

BULETINUL
SOCIETĂȚII
POLITECNICE
1899

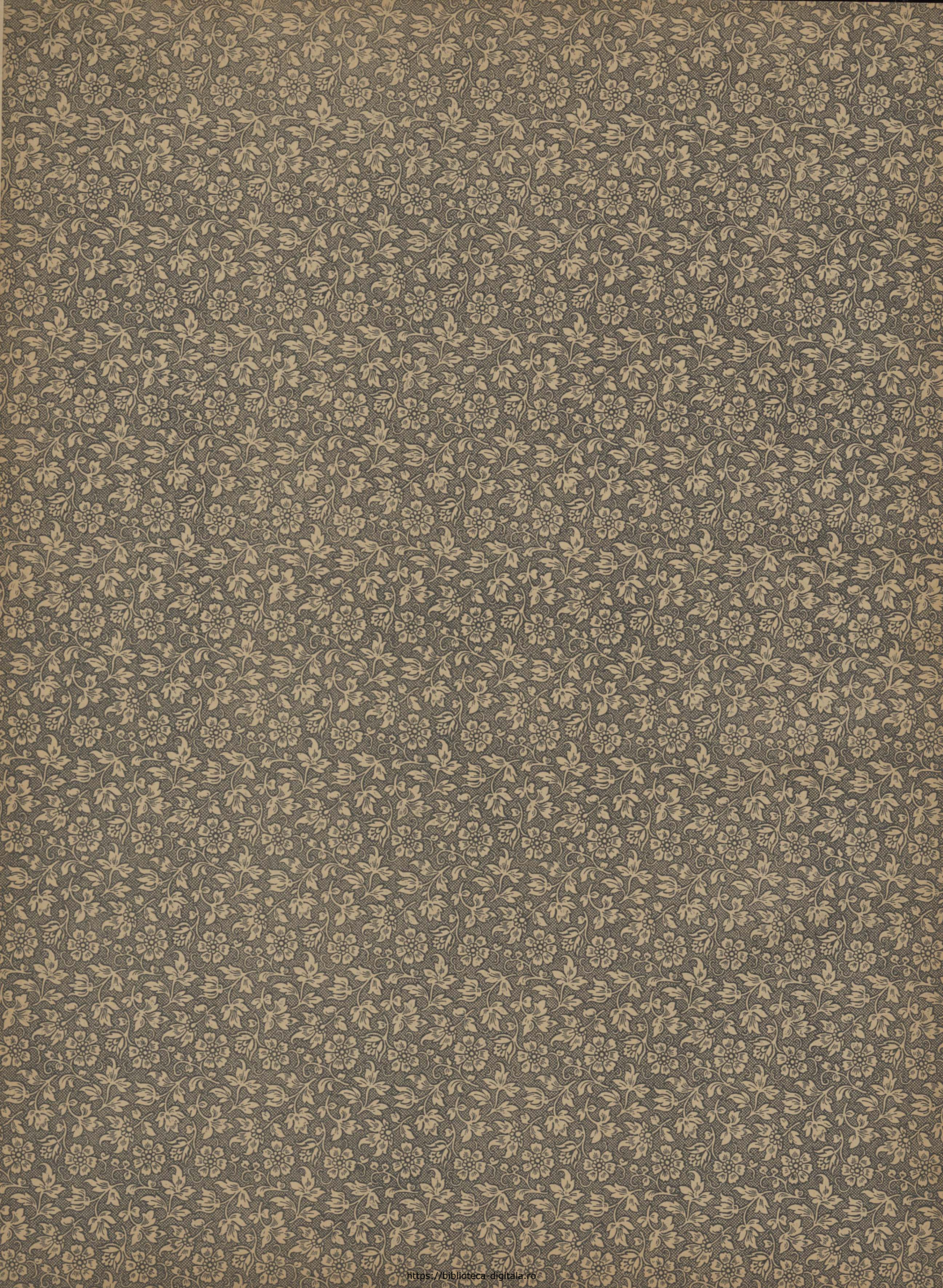
SOCIETATEA
POLITEHNICĂ DIN ROMÂNIA
BIBLIOTECA

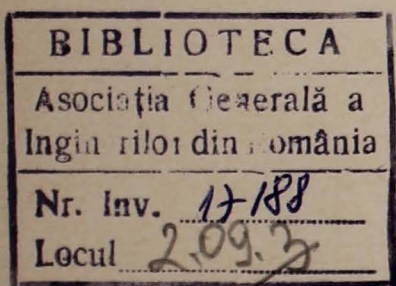
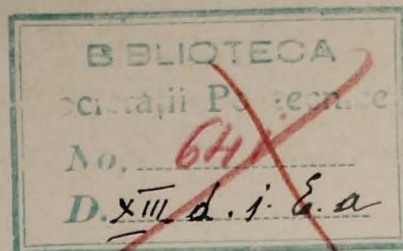
Nr.

5222

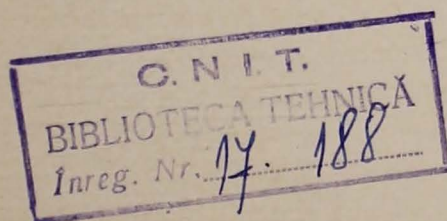
Locul

177





C : 119.2
Cl. 06.05.00





Buletinul

SOCIETĂȚII POLITECNICE

APARE LA SFÎRȘITUL FIE-CAREI LUNI



Pentru tot ce privesce Redacția și Administrația a se adresa

D-lui AL. PROCA, REDACTORUL BULETINULUI

No. 2, STRADA EPISCOPIEI, No. 2

Art. 36 din Statute : Societatea nu este răspundătoare de părerile autorilor articolelor publicate în buletinele sale.

S U M A R U L

	Pag.		Pag.
1) Portretul d-lui G. Duca	—	8) Toastul lui G. Duca	197
2) Ceremonia înmormântării	183	9) Conferința	198
3) Discursul d-lui E. Miclescu	185	10) Organizarea serviciului de administrație centrală și cel exterior	205
4) Discursul d-lui G. Caracostea	187	11) Proces-verbal	205
5) Discursul d-lui inspector general P. Țerușanu	189	12) Apel	229
6) Discursul d-lui M. Paciurea	191	13) Publicațiuni	236
7) Discursul d-lui Dr. G. Istrati, Ministru L. P.	195		

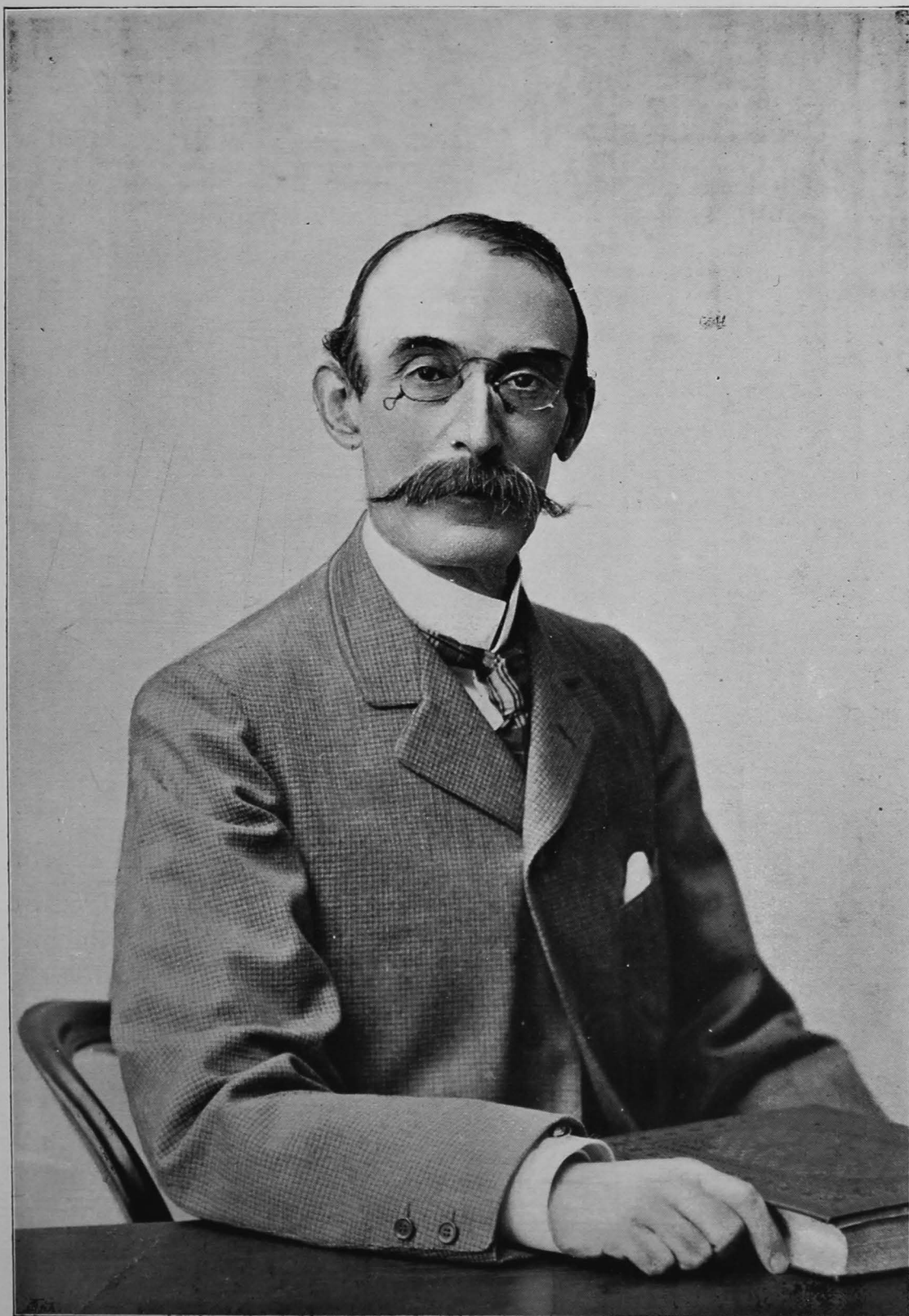
TARIFA PENTRU ANUNCIURI :

	1 an	6 luni	3 luni	1 număr
Pentru 1 pagină lei	100.—	50.—	40.—	30.—
„ 1/2 „ lei	50.—	25.—	20.—	8.—
„ 1/4 „ lei	25.—	15.—	10.—	5.—

Abonamentul pe an 30 lei. — Prețul unui număr 2.50

BUCURESCI

TIP. CURȚII REGALE, F. GÖBL FII. STRADA REGALA, 19.



G. I. DUCA

CEREMONIA ÎNMORMÎNTĂREI

În mijlocul unei mari afluențe de amici, cunoscuți și rude s'a făcut înmormântarea ultimelor rămășițe ale regretatului George Duca, fostul director al lucrărilor portului Constanța și Căilor ferate.

Sosirea vagonului mortuar

Un tren special a pornit din Constanța, ducând spre București corpul fostului director al Căilor ferate.

La orele 3 după amiazi, mașina cu vagonul mortuar oprește în gara de Nord. A fost un moment de pioasă rugăciune. Mulțimea, enormă la număr, își descoperă capetele, pe când corul bisericii sf. Gheorghe intonă un imn funebru.

Corpul decedatului era așezat într'un sicriu de nuc.

Sicriul era înconjurat de numeroase flori naturale. Vagonul mortuar era îmbrăcat cu un voal negru.

Discursul d-lui Miclescu

D. Miclescu, sub-directorul căilor ferate, a ținut un discurs, arătând meritele defunctului și pierderea ce încearcă corpul inginerilor prin moartea unuia dintre cei mai străluciți membrii ai lui.

Coborîrea sicriului din vagon

După o scurtă rugăciune rostită de P. S. Sa Arhiepiscopul Nifon, vicarul sf. Mitropolii, sicriul fu luat pe brațe de ingineri, colegi ai defunctului și dus pe carul funebru.

În vremea aceasta, elevii școlii de poduri și șosele, așezați pe peron în linie de bătae, au prezentat armele.

Tot în acest timp maiorul Lambru, care avea comanda unui batalion de infanterie, comandă *pentru onor*. Soldații prezentară armele, iar muzica începu să cânte imnul mortuar.

Pornirea carului funebru

Sicriul a fost așezat pe un car tras de 6 cai. D'asupra cosciugului s'a așezat o frumoasă coroană de flori naturale, trimisă de MM. LL. Regele și Regina.

Cortegiul a fost pus în mișcare în ordinea următoare : un cordon de sergenți de stradă, carul cu coroane, printre cari se remarcă coroanele : societății anonime române de industrie forestieră ; foștii elevi ai școlii Centrale ; administrația Căilor Ferate ; magazinul de Consum al căilor ferate ; din partea Ministerului de Lucrări Publice ; vechii elevi ai Școlii naționale de poduri și șosele ; inginerii serviciului de Docuri ; Anghel Saligny ; Serviciul lucrărilor noi, etc., etc. Decorațiile defunctului puse pe trei perne purtate de 3 ingineri de la căile ferate ; patru coroane purtate pe brațe din partea personalului gării de Nord ; Atelierul central de la căile ferate, Casa de ajutor și Magazinul de consum de la căile ferate ; apoi veneau delegații căilor ferate, sosiți de la toate stațiunile din țară ; trăsurile cu preoți ; corul bisericii sf. Gheorghe ; carul funebru, înconjurat de coroane naturale, după care urma un mare număr de public.

Panglicele erau purtate de patru domni ingineri.

Pe ambele laturi ale carului funebru era o gardă compusă din câte 8 elev și școlii de poduri și șosele.

Parcursul

Carul funebru a parcurs apoi următoarele străzi : calea Griviței, calea Victoriei, strada Ateneului, strada Poșta-Veche, Clemenței, Biserica Enei, Academiei, Bulevardul Academiei, calea Victoriei, spre cimitirul Belu.

La gara de Nord erau eșezate două mari steaguri negre.

De asemenea, pe calea Griviței, la casele unde sunt serviciile căilor ferate de tracțiune, mișcare și întreținere, erau drapele negre.

Pe tot parcursul era o mare mulțime care saluta respectuos rămășițele fostului director al căilor ferate.

Când cortegiul a ajuns în dreptul Școlii de poduri și șosele, s'a oprit un moment și P. S. Sa arhierul Nifon a rostit câte-va cuvinte de rugăciune, iar d. Caracostea pronunță discursul său. Ajuns în dreptul Localului Societății Politecnice cortegiul s'a oprit din nou iar D-l Inspector General P. Țerrușanu a pronunțat discursul său.

Se știe că lui Gheorghe Duca i se datorește reorganizarea școlii noastre de poduri și șosele.

Inhumarea

La orele 5 cortegiul a ajuns la cimitirul Belu.

Aci cosciugul a fost luat pe brațe de către membrii familiei și condus la cavoul familiei decedatului, unde în urma unei rugăciuni a urmat înhumarea în urma discursurilor D-lui M. Pacuiera și D-lui ministru L. P.

DISCURSUL D-LUI MICLESCU

Cruda sortă, care a răpit dintre noi pe Gheorghe Duca, ne-a lăsat slaba mângâere, de a'i duce, un timp, rămășițele pământesci în drumul spre ultimul lor locaș. Acum s'a terminat această tristă datorie. Viu în numele Direcțiunei Căilor Ferate și a foștilor săi colaboratori să'i zic un ultim adio și să'i exprim, în acest moment de veșnică despărțire, sentimentele de înaltă stimă și de sinceră iubire ce i-au păstrat. Viu, în numele întregului personal al Căilor Ferate, să salut pentru ultima oară pe un șef venerat, s'ăi exprim nemărginita'i recunoștiță pentru solitudinea ce i-a arătat în tot timpul administrațiunei sale.

Nu voi încerca a vorbi de trecutul lui Duca, care a precedat venirea sa în capul Direcțiunei Căilor Ferate, trecut care singur ajunge pentru a ilustra viața unui om ; voesc numai să reîmprospătez, prin câte-va cuvinte, amintirea înțelepte'i sale administrațiunii în cei opt ani de activitate ce a consacrat drumului de fer.

Incepuse d'abia să se bucure de roadele strălucite ce le da opera sa de organizare a scoalei de Poduri și Șosele, când s'a vădut, în anul 1888, numit Director general al Căilor Ferate.

În această funcțiune, moștenea o situațiune din cele mai giele, creată printr'o creștere repede a activității comerciale a țarei. Trebuia, nu numai să administreze o rețea îndoită în ultimii cei din urmă 4 ani, dar trebuia mai cu seamă să facă față unor nevoi de trafic, crescute în proporțiuni și mai mari încă, și cari tocmai din cauza repede lor creșteri, neputând fi de timp preîntâmpinate, ajunsese să pună în diferență interesele comerciale și siguranța exploatarei.

Duca se puse cu curagiu pe lucru, și în 8 ani de administrație, parveni a dota drumul de fer cu cea mai mare parte din instalațiunile necesare, și în stare a face față nevoilor unul trafic mereu în creștere și exigențelor din ce în ce mai mari ale siguranței.

Ast-fel spori și prefăcu radical un însemnat număr de gări, înființă altele înmulți și desvoltă instalațiunile lor, începu construirea liniei a doua spre Ploesci, spori materialul de tracțiune și de transport, înzestră gările cu aparate de siguranță pentru manevrarea acelor și semnalelor, într'un cuvânt, făcu în timpul celor câți-va ani ai

administrațiunei sale, ca drumurile de fer să ia un mare avânt de progres, și le puse în stare să aducă foloasele pe cari țara era în drept să le aștepte.

Dar acțiunea de organizare a lui Duca nu se mărgini aci. El pricepuse că, în țara noastră, unde personalul administrațiunelor se recrutează cu foarte mare greutate trebuiau luate măsuri speciale pentru a forma mai cu seamă pe acel al drumurilor de fer, și pentru al atașa administrațiunei, asigurând existența lui și familiei lui, după îndeplinirea unui număr de ani de serviciu sau în cazuri de accidente.

În această ordine de idei, Duca înmulți școlile speciale și făcu să se decreteze statutele unei case de pensiuni și a unei case de ajutor.

Experiența în curând probă cât de utilă și de umanitară fu opera sa. Cea mai mare parte a personalului tehnic fu instruit în aceste școli, și multe familii scăpate de atunci din miserie, vor bine-cuvânta cu drept cuvânt memoria lui Duca.

Ar fi încă multe de spus dacă ași avea a pune în evidență toate calitățile morale și cetățenești ale lui Duca. Le voi resuma zicând că a fost în toată puterea cuvântului un om de bine, un bun cetățean, un bun camarad și un neîntrecut părinte de familie.

Fie ca regretele unanime și dovezile de simpatie manifestate aci, de această numeroasă adunare, să poată aduce o alinare durerii familiei sale, atât de mult încercată. Adio! Duca. Amintirea înaltelor tale calități va rămânea neștersă în inimile acelor cari te-au cunoscut.



Discursul D-lui Inginer-șef G. Caracostea

Falnică Adunare!

E trist, e dureros să privim astă-zi acest impunător cortegiu în fața Școale pe care el a creat-o. Admirați marea clădire, întruparea visului său grandios.

Vedeți-o, cum umbrită de lugubru steag negru, îl plânge neconsolată.

Il plâng profesorii, cari l'au ajutat în reușita acestei mărețe opere, îl plângem noi eșii din această școală, căci multă iubire a știut să ne insufle.

Scim câtă mâhnire avea pentru o greșală a noastră, și ce mult se bucura când reușam.

L'am vădut la intrarea lui în luptă pentru a încălzi un corp rece, pentru a da viață acestei școale—toate momentele lui erau pentru dânsa,—nici osteneala nici greutatele ce îi stau în cale nu l'au desarmat, le-a învins pe toate și a întemeiat o școală model de care ne mândrim astă-zi, când ne dăcem «vechi elevi ai ei».

Și cu cât suntem mai mândri cu atât suntem mai mâhniți de pierderea creatorului nostru.

În special noi, cari ne-am făcut studiile, pe când era el director suntem, zdrobiți de durere.

Ni'l aducem aminte, cum la fie-ce moment, ne sfătuia și ne îndrepta pe calea cea bună. Il vedeam cum venea și ne inspira dragostea de muncă, de ordine și de știință, îl simțeam că trăește numai pentru noi și numai prin noi.

Și'l iubeam cu toții, chiar acei ce eram loviți de severitatea lui; înțelegeam măsura aspră luată, vădend efectele bine-făcătoare.

Nimic nu făcea el care să nu tindă a ține sus prestigiul școalei, și cu câtă moderație spunea că meritul este al nostru iar nu al lui!

E copleșitor de dureros pentru noi să spunem tot ce scim despre el astă-zi când îl vedem dus fără viață spre locuința lui de veci.

O, de sigur, nu'l vom uita, căci el trăește în inimile noastre și va trăi în viitor

prin generațiile ce vor succeda în această școală și va fi o zi de mare mulțumire sufletească pentru noi, când vom așeza în mijlocul curții de onoare a acestei clădiri chipul său cioplit în marmură sau turnat în metal, pentru ca privindu-l să dea puțința de a fi vecinic un exemplu viu și demn de urmat, să-i putem cere îndemn la muncă și abnegațiune, lui, isvor de bine și de lumină.

Acum să-l petrecem cu toții până la mormânt, să-i aducem omagii de adâncă recunoscință, și ștergându-ne lacrimile, nu-ți spunem adio, căci moartea n'a isbutit să te răpească cu desăvârșire din amintirea noastră.



DISCURSUL D-LUI INSPECTOR GENERAL ȚERUȘEANU

Domnilor,

Înainte de a ne despărți de aceste rămășițe pământesci, permiteți-mi, în numele corpului de Ingineri, a arăta în câte-va cuvinte întreaga activitate tehnică a inginerului George Duca.

Născut în anul 1847, fu de copil trimis în Franța spre a-și face instrucția. După ce a terminat liceul Louis le Grand, fu admis în 1866 ca elev la școala centrală de Arte și Meserii, de unde în 1869 eși cu diploma de Inginer al acelei școli.

Întors în țară, fu îndată alăturat la controlul căilor ferate în construcție, lucrări ce serveau de școală tineretului instruit din acea epocă. Această ocupațiune, puțin lucrătoare, nu convenea unui temperament avid de o muncă mai productivă și care să corespundă mai bine pornirilor sale sufletesci și ast-fel părăsi serviciul. După un interval de scurtă durată în care 'și aplică toată activitatea la lucrări particulare, George Duca înțelese că timpul nu era încă sosit pentru țara noastră, ca omul de artă să găsească un câmp rodnic și cu o răsplată suficientă în domeniul lucrărilor particulare și părăsi această stare nesigură de ocupațiuni, pentru a se reîntoarce iar la lucrările publice.

La 1875 găsim pe Inginerul Duca ca șef de secție la linia Ploesci-Predeal, de astă-dată însă rolul Inginerului de control, era cu mult mai important; controlul avea sarcina de a studia proiectele de executare de concurența cu concensionarul, a propune modificări și a introduce îmbunătățiri în folosul lucrărilor, funcție ce a păstrat până la resilierea concesiunei Crawley.

Cu reluarea lucrărilor de către inginerul francez Guilloux, George Duca deveni colaboratorul intim al noului întreprinzător. În această calitate a dezvoltat multă energie, multă pricepere, și pot dice că grație prezenței lui în această întreprindere, lucrările au putut lua un sfârșit mulțumitor.

După terminarea lucrărilor căi ferate Plosci Predeal, George Duca fu chemat ca membru în Consiliul de Administrație al căilor ferate, unde experiențe tehnice și

administrativă la linia Ploesci-Predeal și la alte lucrări, îl indica în mod natural. De o dată cu această însărcinare George Duca avu și pe acea de profesor și Director al școalei de Poduri și șosele. În această calitate fu însărcinat de Ion Brătianu cu executarea construcției școalei de Poduri și Șosele, precum și cu organizarea învățământului acelei școli.

Cunoaștem cu toții rezultatul acestei delicate însărcinări. Construcția este una din podoabele capitalei, edificiul bine chibzuit din punctul de vedere al studiilor și a celor-alte trebuințe tehnice, iar roadele organizării sale sunt acea pleiadă de Ingineri, ce se sporesc pe fie-care an și pe serviciul cărora țara se poate rezema cu siguranță, în toate lucrările ce ar dori să facă.

George Duca fu primul Director al acestei școli ast-fel organizată.

Las altora datoria să reaminteze înrăurirea folositoare ce a avut prezența sa în capul căilor ferate ca Director, asupra dezvoltării progresive a acestei instituțiuni,—și cum putea fi alt-fel? căci este cunoscut că mai presus de Inginer distins, George Duca era un administrator integru și prevădător. Duca a fost mult timp președintele Societății Politehnice, în care calitate a adus eminente servicii acestei instituțiuni. A pregătit calea pentru recunoașterea ei ca persoană morală și a contribuit din toate puterile sale a întări legătura de camaraderie între membrii ei. Pe lângă aceste calități George Duca avea cuvântul lesnicios convingător și plin de atracțiune; neuitate vor rămâne, pentru camaraziile noastre, glumele sale spirituale la banchetele anuale ale societății.

Cea din urmă însărcinare care a avut-o a fost Director al construcției portului Constanța. Boala de care era minat nu ia permis a termina această importantă lucrare, a murit în soldat devotat la postul său, plin de credință în reușita sarcinei ce i se încredințase.

Acestea sunt în scurt enumerarea principalelor lucrări încredințate eminentului bărbat care dispare dintre noi, lăsând în urmă regretele unanime ale tuturor cari l'au cunoscut.

Neuitată să'i fie amintirea.



DISCURSUL D-LUI INGINER M. PACIUREA

Intristată adunare și iubiți colegi,

Cruda și neînduplecata Soartă, prin irevocabila și eterna Ei hotărîre, ne lasă, vai! triste și dureroase datorii de îndeplinit.

Curmînd atît de timpuriu firul vieții unuia din cei mai distinși și mai valoroși bărbați ai noștri, nemilostiva Sörtă mai lasă ađi printre noi și un gol mare, ireparabil.

În fața dar a rămășițelor pămîntești, — scăpate acum de chin și suferințe și cari se reîntorc pentru vecie în taina marelui și a tot puternicului nemărginit,—datori suntem să ne reamintim cu recunoștință de partea lor sufletească, și să depunem cu smerenie omagiile noastre de stimă și de respect, pe mormîntul simpaticului și iubitului nostru coleg și amic George Duca.

Tristă și pe atît de dureroasă datorie de îndeplinit, iubiți colegi, pe cît este de ireparabilă și pierderea încercată de noi toți.

Toți suntem coprinși de o jale adîncă. Lacrimi de cumplită durere izvorăsc din inimile noastre sdrobite. Suspine profunde, semn de crudă încercare, pornesc în tăcere din adîncul sufletelor noastre nemîngîiate. Intristarea stă zugrăvită pe fețele noastre ale tuturor. Regretele sunt unanime. Doliul este general.

Golul lăsat azi printre noi, este în adevăr mare și în deobște simțit.

Cu răposarea lui George Duca, pierdem o virtute, care făcea gloria unei vechi familii, crud lovită azi; dispare o podóbă a corpului nostru tehnic, unde ocupa un loc de fruntaș printre cei mai de frunte; apune o figură, fala unei întregi generațiuni; se stinge de timpuriu o lumină care făcea onóre țării, pe care a servit'o cu o nestrămutată credință și cu devotament fără mărgini.

Inzestrat de natură cu o inteligență superióră, și cu o putere de muncă extraordinară; posedând o instrucțiune alcătuită din cunoștințe vaste, fiind și pe deplin stăpîn

pe puternica lui voință, George Duca a ajuns, numai prin propriile sale merite, la cele mai înalte trepte ale carierei sale tehnice.

Înțelept și serios, dar îndrăzneț, curajos și fără preget la muncă; luînd cu fruntea senină răspunderea actelor sale, îndrumate numai în spre frumos, și folositor; neavînd altă țintă, de cît progresul și binele general; a fost unul din cei mai aprigi, mai de căpetenie, mai cu autoritate, și mai spornici lucrători, în toate circumstanțele nemăsuratei sale activități.

De o judecată sigură, cu o pătrundere vie și de o concepțiune repede și lămurită, avînd însușiri mari și vederi largi; nefiind călăușit în mare luptă pentru existență, de cît de luminile conștiinței sale curate, a rămas neclintit la înălțimea grelelor și delicatelor sale misiuni; îndeplinindu-le pe toate, cu o rară înțelepciune, cu o prevedere demnă de toată lauda, și mai ales cu o abnegațiune exemplară.

Spirit fin și distins; caracter integru și leal; îndatoritor și corect; bun, apropiat, sincer și drept din fire; plin de demnitate și pe atît de modest, pe cît era de capabil; făcea admirațiunea numeroșilor săi colegi și amici, cari aveau pentru dînsul o adevărată afecțiune și o deosebită stimă; făcea și adorațiunea tuturor elevilor și colaboratorilor săi, cărora a știut să le inspire, și prin blîndețea neprețuitelor sale povești, o profundă iubire și o nemărginită recunoștință.

Pentru toate aceste merite și calități mari, pentru tactul, hărnicia și priceperea lui cea mare, în conducerea diferitelor direcțiuni, încredințate vastelor sale cunoștințe; precum și pentru valoarea și puterea lui morală; era cunoscut, apreciat și respectat de la un capăt la cel-l'alt al țării, bucurîndu-se cu drept cuvînt, de considerațiunea și de absoluta și deplina încredere a tuturor sferelor noastre sociale.

Iată, întristată adunare, în câte-va cuvinte, partea sufletească a acestui înțelept și luminat bărbat, pe care țara întreagă îl plînge azi; dar al cărui nume va rămînea pildă vie de muncă conștiințioasă, de jertfă de sine și de iubire pentru binele obștesc.

Facă cerul ca omagiile depuse de noi, ca ultimă datorie,—pe mormîntul rămășițelor sale pămîntești, — să curme lacrămile întristatei și neconsolatei sale familii, alinînd și cumplita ei durere.

Iar tu, iubite coleg și amic, fii de-a pururea bine-cuvîntat de noi toți, pentru ródele ostinelilor tale celor mari.

Mergi cu conștiința liniștită, în viață fără de sfîrșit; unde nu vei găsi nici amărăciuni, nici trude, nici dureri.

Odihnește-te pe vecie în locașul dreptilor, care de drept ți se cuvine, pentru munca ta cea fără de prihană.

Veghează și din eternitate, cu puternicul dor al părinteștei tale iubiri, asupra gingașei tale familii, lipsită fără vreme de luminatele tale sfaturi.

Udă și de acolo cu roua sufletului tău nobil și curat, frumoasele vlăstare ale demnei tale tulpine ; lăsate deja pline de seva înțelepciunii tale cele mari.

Indrumează pașii lor tineri pe urmele neperitoare, străbătute de tine cu atîta cinste și demnitate, și luminează-le lor și din nemărginit calea Virtuței, pe care cu prisosință ai practicat'o pe acest pămînt plin de ispite.

Și acum, întristată adunare și iubiți colegi, potrivit cu datoriile legii noastre creștinești să-i zicem din tot cugetul nostru curat.

« Vecinica pomenire ».

DISCURSUL D-LUI D^r. G. ISTRATI

MINISTRU LUCRARILOR PUBLICE

Jalnică adunare,

Ori-ce inteligență stinsă prin moarte, ca și lumina unei stele ce dispare, lasă întunec în urma ei.

Prin încetarea din viață a lui George Duca, o inteligență—o inteligență aleasă—s'a stins dintre noi !

Dar nu numai aceasta caracteriza pe Duca. Cultură aleasă, voință hotărâtă, vederi largi și sentimente de elită, iată în scurt calitățile rari ale alesului dispărut.

O stea ce se stinge însă, o inteligență ce dispare, nu sunt forțe pierdute.

Ori-ce forță este vecinică, nu dispare, se preschimbă numai !

Tot ast-fel e și cu o inteligență aleasă. Ca și forța, ea nu dispare, se transformă numai ; rămâne, nu se îngroapă cu cel ce a avut-o.

Acest fapt e cu deosebire adevărat, în ce privește pe marii cugetători, pe reformatori și inovatori, pe cercetători și organizatori.

Duca, om de știință prin cultura sa specială; spirit clar și prevădător, prin însușirea-i personală ; organizator și administrator, prin temperament, a lăsat urme adânci, atât prin ideile sale largi și juste, cât și prin acea ce a făcut atât în serviciul lucrărilor tehnice pe linia Ploști-Predeal, cât și la Administrația Căilor ferate române, sau ca director a școlii de Poduri și șosele.

Ca director al Căilor ferate, a lăsat o organizație admirabilă, creând cu deosebire casa de pensiuni și ajutor ; a lăsat un raport-program în care se prevede tot ce trebuie pentru a transforma și completa rețeaua noastră ferată.

Reorganizând școala de Poduri și șosele, el, mai mult ca Asaky și Poenariu—ilustrii săi premergători, — a pus bazele corpului tehnic român ; a făcut ca această școală să stea astă-zi în fruntea școlilor speciale ale acestei țări.

Un ast-fel de om, trebuia să-și termine viața sa activă și rodnică în fruntea unei lucrări de însemnătate pentru țară.

Dacă s'a stins ca un far ce până în ultimul moment luptă încă cu întunericul.

Ca o sentinela conștientă și vigilentă el căzu pe șantierul uneia din cele mai importante lucrări concepute și executate de inginerii noștri.

Până când sufletul nu a părăsit corpul său sleit de forțe, el nu a încetat un moment de a conduce și sfătui, de a urmări și realiza lucrarea portului Constanța, de care va fi vecinic legat numele său.

Am avut ocaziunea a-i vorbi două zile înainte de moarte, și am putut vedea cu plăcere, că toată viața sa inteligență ce s'a păstrat în un mod așa de necrezut de lucidă până în ultimul moment, era absorbită numai de lucrările sale. Ultima sa grije, pot dice cu siguranță chiar, ultima sa bucurie ce a simțit în această viață, a fost când a căpătat asigurarea că cei ce l'ajutau erau apreciați bine, erau iubiți și siguri de situațiunile ce aveau.

Și cât de fericit a trebuit să fie acest om, cu inima sus pusă, cugetând că lucrarea frumoasă și utilă țerei, pentru care se pasionase, urma a fi terminată de elevii săi, astăzi colegi demni de toată stima, demni de afecțiunea și încrederea aceluia, ce i-a condus, atât în timpul studiilor școlare, cât și a lucrărilor de pe șantier.

Natură de elită! Dacă deplângem prematura ta disparițiune, căci pleci la vârsta de la care ai fi putut fi și mai util țerei, avem însă consolația de a vedea de ce e capabil neamul nostru și în direcțiunea aridă a aplicațiunilor științelor exacte.

Suntem mândrii a vedea ce vie inteligență, ce înalte sentimente, ce vederi juste, ce putere de muncă și cu deosebire ce puternici voinți—voinți de care avem atâta nevoie—constituiesc adesea apanagiul firei noastre românești.

Dormi în pace! Grație ție opera ta va fi urmată prin școlarii tăi.

Bustul tău se va ridica, sper, mai curând ca al unei alte ființi de bine: Davila, grație elevilor și prietinelor tăi.

Dar fii liniștit. Tu ai avut grija, fără să o știi, de a-ți ridica singur monumentul încă fiind în viață. Pe calea Griviței, ori-cine va trece pe lângă localul în care se prepară generațiile valide ale tinerilor noștri ingineri, nu va putea să nu se gândească că acolo e o parte din sufletul tău, e cugetarea, e voința și dorul tău de a fi și după moarte prin creațiunea ce ai făcut util țerei tale.

Suvenirul acestor fapte alese, exemplul vieții tale pline de muncă utilă și rodnică, vor scădea durerea crudei lovituri a plecării tale timpurii, și vor da putere cu deosebire—o uram din toată inima—scumpei tale familii, de a putea suporta cruda și nereparabila lovitură ce a primit.

Țărâna scumpă a Patriei din care ai eșit se deschide acum pentru a te primi și păstra!
Fie-ți ea ușoară!

Păstrează-ți ea corpul și noi memoria ta scumpă!

Toastul ridicat de d. G. I. Duca, director general al căilor ferate române la banchetul inaugurării podului peste Dunăre:

Sire,

Inginerii vă mulțumesc că ați bine-voit, prin prezența Voastră și a Auguste Voastre familii, să faceți și mai strălucită serbarea de azi.

Inaugurarea linii Fetești-Cernavoda, menită să prelungească căile noastre de comunicație până la Mare, este o serbare a Națiunii; ea va însemna una din marile date în istoria propășirii economice a țerei; dar ea este în același timp și consfințirea, unei opere mărețe, săvârșită de inginerii români.

Când în 1890 Majestatea Voastră a pus întâia piatră a podului peste Dunăre, care cu drept cuvânt, numără între lucrările cele mai de căpetenie datorite artei inginerului. Ea a voit să dea o nouă dovadă de solitudinea Sa pentru lucrările folositoare țerei, și să îmbărbăteze pe aceia care timp de 5 ani, aveau să consacreze toată inteligența toată munca lor, la săvârșirea acestei opere uriașe.

Astăzi când isbânda a încununat silințele lor neobosite, să-mi fie îngăduit a aduce un meritat tribut de laude d-lui Saligny, autorul proiectelor și directorul lucrărilor inginerilor cari au fost colaboratorii săi devotați, marilor societăți Fives-Lille, Cockerill, Gärtner-Creuzot, și tuturilor întreprinzătorilor cari n-au cruțat nimic pentru a duce la bun sfârșit o operă plină de greutate.

Sire, țara se poate fâli cu aceste lucrări, cari dovedesc progresele făcute de corpul inginerilor în anii bine-cuvântați a Domniei Majestății Voastre. Liniile noastre ferate, marile căi naționale cari duc la granița țerei, lucrările idraulice, docurile de la Brăila, și de la Galați, sunt atâtea dovezi de marea roditoare a acestui corp. Si dacă ținem în seamă că două treimi din inginerii, cari au luat parte la executarea lucrărilor al căror sfârșit îl sărbătorim astăzi sunt eșiți din școala noastră de poduri și șosele, o legitimă mândrie trebuie să ținem.

În 1866, abia 21 ingineri români erau în serviciul Statului; astăzi ei sunt legiunea și alcătuiesc o a doua armată, tot atât de nemărginit devotată majestății Voastre și țerei ca și aceea în capul căreia ați cucerit, Sire, neatârarea României. Această armată a progresului, care la vreme de nevoie va fi alături cu cea-laltă pentru a apăra Tronul și Patria, are și dânsa în luptele sale pacinice, morți și răniri săi; acestor victime ale datoriei, pe cari poezii nu le slăvesc, noi cel puțin le datorăm o duioasă amintire.

Sire,

Ați trecut Dunărea ca să duceți oștirea la victorie; astăzi treceți iar Dunărea ca să sărbătoriți o altă victorie, aceea a muncii în potriva elementelor.

În adevăr câte greutateți erau de învins !

O tăetură de 500.000 metri cubi, 1,000 m. de poduri și de viaducte peste borcea, 2,000.000 metri cubi de rambleuri, apărați în contra apelor prin 200 sute de mii metri pătrați de pereuri zidite, un viaduct de un kilometru și jumătate în mijlocul bălții, altul de 900 metri, și toate aceste lucrări pentru a ajunge la ultimul și cel mai mare obstacol; Dunărea.

În zadar bătrînul fluviu a căutat să apere cu furie liniștea sa seculară, turburată cu atâta îndrăzneală, deslănțuindu-și valurile și înecând întreaga câmpie, de la malul Dunărei până la malul Borcei; lupta a fost crâncenă, dar el a fost învins.

Fundațiunile podului sunt coborîte la 30 m. sub nivelul apelor mici; pare că el a înfipt cu dragoste rădăcini adânci în fundul riului, ca nici valurile, nici sloiurile, nici furtunile să nu-l sdruncine; stăpân să rămână pe țărmurile Dunărei precum poporul român cu toate dușmăniile, stăpân a rămas pe pământul strămoșesc.

Ele se înalță la 30 m. d'asupra apelor mari; pare că vrea să coprindă într-o ochișoare cât mai mult din scumpa țară, să arate cât de sus ea a ajuns, pare că vrea să zică fie-cărui, gândiți-vă ce a fost Muntenia, ce a fost Moldova, priviți ce sus este acum Regatul României.

Imense deschideri de 190 m. despart pilele, lăsând trecerei o cale largă, precum largă a fost tot-d'a-una calea ce România a deschis progresului.

Și pe d'asupra stau așezate 5.00.000 kilograme de metal, masă enormă, care a trebuit să fie ridicată la 30 m. înălțime.

De oțel este coroana pe care România va pus-o pe cap. Sire; de oțel este brațul pe care România îl întinde Dobrogei, ca un simbol de vecinică unire și de puternic sprijin.

Iată podul «Regele Carol I».

El p^ortă numele Vostru, Sire, căci prin nestrăm^uțarea V^oastră încredere în f^o-
l^osele ce țara v^e atrage din această lucrare, visul Majestății V^ostre, de acum un sfert
de veac, este astă-zⁱ îndeplinit.

Sire,

Spre isvoarele Dunărei, str^omoșii Voștriⁱ a^u clădit un m^ondru castel, leag^onul
unei ilustre dinastii ; spre gurele Dunărei ați clădit un alt falnic monument. Urmașii Ma-
jestății Voastre îl vor primi ca o pildă de fapte mari, săvârșită sub Domnia Voastră ;
ar generațiile viitoare, v^ezând cu uimire podul »Regele Carol I«, vor zice :

Carol viteaz a fost în timp de luptă, mare și înțelept, Rege în timp de pace.

Iar noi toți, Sire, cu inima plină de cea mai nemărginită dragoste, spunem :

Să trăiți Sire !

Trăiască M. S. Regina !

Trăiască Dinastia !



I S T O R I C U L ¹⁾

Drumurilor de fer în România până la anul 1884

Primul drum de fer în România a fost de la București la Giurgiu, la 1 Septembrie 1885, guvernul a concedat confecțiunea călei ferate București-Giurgiu, d-lor Iohn Trewon Barkley, și Iohn Stanford. Condițiunile erau: adoptarea de concesionari a caetului de însărcinări făcut de guvern, cu construcția călei de către concesionari și cu fondurile socotite la 13.755.000 fr. și întreținerea în timp de un an, acest fond trebuia înapoiat concesionarilor prin anuități de câte 1.650.600 fr. plătite în timp de 16 ani și 36 zile.

În ședința de la 7 Maiu 1856 adunarea legislativă a anulat creditul privitor la această cale ferată.

În urma reclamațiunei concesionarilor și în fața obligațiunei luate de guvernul principelui Cuza; o învoire a intervenit între guvern și concesionari și s'a promulgat prin decret princiar la 5 August 1866.

Mici modificări s'au introdus în contractul primitiv: capitalul de 13.755.000 fr., s'a redus la 13.511.340 fr., adică cu 240.660 mai puțin.

Anuitatea de la 1.650.600 fr., fixată pe timp de 16 ani 36 zile cu 3 la ‰ amortisment și 9 la ‰ dobândă s'a transformat în o anuitate de 2.100.000 fr. pe timp de 10 ani cu 6 ‰ amortisment și 9 ‰ dobândă, termenul desăvârșirei lucrărilor era de 2 și 1/2 ani socotit de la data sub-scrierei convențiunei.

Concesiunea avea dar numai lucrări iar nu și exploatarea, guvernul 'și reserva exploatarea liniei imediat după terminarea lucrărilor.

La 1868 s'a dat concesiunea rețelei mari de drum de fier în România destinat a lega țara cu Austria la Suceava și Severin. Doui concesionari a împărțit lucrările Offencheim și Strussberg.

¹⁾ Note luate în clasă la cursul profesorului G. Duca, de elevul G. Caracostea în ziua de Vineri 7 Septembrie 1884.

Concesiunea Offenheim

Era privitoare la construcția și exploatarea unui drum de fier plecând de la granița austriacă de lângă Suceava și legând drumurile de fer austriace cu Iași, Roman și Botoșani se dădea o subvenție numerară de 40.000 fr. pentru klm, în plus statul garanta un venit anual net de amortisarea coprinsă de $7\frac{1}{2}$ la $\%$ asupra unui capital de 230.000 fr. pentru klm, garanția începea de la data punerii în exploatare a liniilor. Concesiunea era tot odată și o concesiune de exploatare pe termen de 90 ani începând de la punerea în exploatare a liniilor. Statul și rezerva însă dreptul de rescumpărare dupe 30 de ani.

Concesiunea Strussberg

Print'această concesiune se dădea D-rului Strussberg & Comp. construcțiunea și exploatarea următoarele linii Române : Tecuci-Galați cu ambrășamentul Tecuci-Bârlad. De la Galați prin Brăila-Buzău-Ploești la București, de aci prin Pitești, Slatina, Craiova la Severin și Verciorova. De la Buzău prin Focșani la Adjud, cu observațiunea ca această ramură din urmă, rămâne obligatoare pentru concesionari în aceleași condițiuni și prețuri după terminarea celor de mai sus : facultativă însă pentru guvern care o v'a construi de v'a găsi de cuviință. Prețul era fixat la 270.000 lei pe klm. capital nominal în obligațiuni de căi ferate, fiind coprins în acest preț toate cheltuețele de or și ce natură precum și dobânzile fondului de construcțiune pe timpul construcției. Interesele obligatorii erau fixate la $7\frac{1}{2}$ la $\%$.

În urma neîndeplinirii obligațiunilor contractate, concesiunea fu resiliată cu Dr. Strussberg, și acționarii s'au constituit în societate pentru continuarea contractului încheiat cu Strussberg la $\frac{2}{14}$ Februarie 1872.

O convențiune fu, încheiată între Ministerul lucrărilor publice, și împuternicitul societății, și promulgată la $\frac{3}{15}$ Februarie 1872. În regulamentul de convențiune numărul kilometrelor era de 219. Aceste linii au fost rescumpărate de Statul Român și exploatarea lor este făcută direct de el.

După aceasta s'a construit linia Iași-Ungheni, însă sistemul de construcțiune a fost schimbat Guvernul prin inginerii săi au făcut traseul, planul și devisele ; lucrările a fost scoase la licitație D-l Eliad a fost adjudecatorul lucrărilor după contractul cu data de 12 Iunie 1872 ; plata totală s'a făcut în curs de 14 ani prin anuități semestriale de câte 226.212 lei 92 bani.

Liniile Ploești-Predeal-Adjud-Tg.-Ocna. — Construcția lor

Statul a găsit un avantajiu se facă numai un simplu contract de construcție, rezervându-și proprietatea liniilor și plătind lucrările treptat cu înaintarea lor de oare-ce primele concesiuni ce le au dat n'au fost fericite.

După studiile făcute de ingineri, un caet de însărcinări fu dresat, și lucrările fură date D-lui Crawley prin decretul Princiar de la 22 Iulie 1875, plata era fixată la suma de 42,520,000 lei sau 33,150,000 lei pentru Ploești-Predeal și 9,350,000 pentru Adjud-Tg.-Ocna în prețul total

Ploești-Predeal reprezenta 78 % rămânând 22 % pentru Adjud-Ocna. Plata se făcea în fie-care lună după situațiile prezentate de concesionari și verificate de Stat.

În urma neînțelegerilor ivite între guvern și concesionari, lucrările au fost suspendate de D-l Crawley la finele lui Octombrie 1876; iar la 11 Iunie 1877 printr'o tranșacțiune încheiată între părți s'a suspendat dificultățile ivite, însă contractul a fost resiliat cu Crawley la Iulie 1878 și lucrările adjudecate D-lui Ghica, prețul lucrărilor liniei Ploești-Predeal, rămânând tot 33,150,000 lei, însă Adjud-Tg.-Ocna numai făcea parte din contract fiind deja scoasă prin tranșacția de la 11 Iunie 1877.

Linia Buzău-Mărășești

Prin legea de la 14 Martie 1879, s'a declarat de utilitate publică linia Buzău Mărășești: pentru această linie, statul a fost d'a dreptul constructor; studiile au fost începute la 1 Maiu 1879, lucrările la 15 Noembrie, iar circulația la 1 Iunie 1881; lungimea liniei era de 89 klm. 988 m. Același model de construcție s'a adoptat de guvern pentru liniile Câmpina-Doftana, Buda-Slănic și Adjud-Tg.-Ocna.

Linia București-Cernavoda

La 1 Iunie 1882, s'a promulgat decretul declarând de utilitate publică linia București-Cernavoda cu ramurile ei care după proiecte avea lungimea de 154 klm. Ramura Făurei-Fetești 87 klm, Ramura Slobozia-Ciulnița și Ciulnița-Călărași 42 klm. aproximativ aceste două ultime trebuind a fi construite cu cale îngustă.

Cele alte linii în construcție

Prin legea votată de Corpurile Legiuitoare în ședințele de la 21 Aprilie și 7 Maiu 1882 și prin decretul Regal din 15 Maiu se declara de utilitate publică construcțiunea următoarelor căi :

- 1) Râmnicu-Vâlcea, Piatra-Corabia cu ramura la Salinele de la Ocne;
- 2) Titu-Târgoviște ;
- 3) Piatra-Bacău ;
- 4) Bârlad-Vaslui ;
- 5) Fălticeni-Dolhasca ;
- 6) Docolina-Iuși-Prut ;
- 7) Filiași-Tg.-Jiu ;
- 8) Golești-Câmpulung ;
- 9) Vaslui-Iași ;
- 10) Leorda-Dorohoiu ;
- 11) Turnu-Măgurele-Roșiori-de-Vede, la o stațiune între Slatina și Pitești. Aceste linii se vor împărți în trei secțiuni și se vor construi în modul următor :

Secția I-a cu liniile, Râmnicu-Vâlcea-Piatra, Titu-Târgoviște, Bacău-Piatra și Bârlad-Vaslui se începe în campania anului 1882 pentru a fi terminată în 1884.

Secția II-a liniile Piatra-Corabia, Fălticeni-Dolhasca, Docolina-Iuși-Prut în anul 1883 pentru a fi terminată în 1885.

Secția III-a liniile Filiași-Tg.-Jiu, Vaslui-Iași, Golești-Câmpulung, Leorda-Dorohoiu, Turnu-Măgurele-Roșiori-de-Vede la o stațiune între Slatina și Pitești se încep în campania anului 1884 pentru a fi terminate în anul 1886.

Aceste căi se construiesc pe principiul de cale îngustă în modul cel mai economic având în vedere buna stabilitate a călei pentru un preț maximum de lei 40,000 pe kilometru, afară de linia Bârlad-Vaslui-Iași cu lărgime normală pentru care se acordă 100,000 fr. pe klm. ca și pentru Buzău-Mărășești.

Județele în cuprinsul cărora trec căile prevădute sunt obligate a plăti Statului anual ca subvențiune în timp de 10 ani câte 6,000 lei de fie-care kilometru de cale ferată care trece prin județ, plata începând de la punerea în circulație a fie-cărei linii.



ORGANISAREA SERVICIULUI DE ADMINISTRAȚIE CENTRALĂ ȘI CEL EXTERIOR

PE

Rețelele de căi ferate în Europa * **)

INTRODUCERE

Privind avântul luat de drumurile de fer în ultimii ani ai acestui secol, concentrarea de vaste rețele în mâinile unor societăți particulare, formarea unor rețele încă mai întinse în urmă rescumpărate, de cătră stat a drumurilor de fer în mai multe țări, necesitatea de a satisface multiplele servicii cari își exercită acțiunea lor pe teritorii considerabile, ne putem întreba cum s'a procedat pentru a se face față acestei situațiuni, cari sunt mecanismele unei administrațiuni cari trebuie să resolve atâtea probleme de ordin așa de diferit, în cari cestiunile economice, administrative, comerciale, financiare, tehnice, militare au o aplicațiune zilnică și în cari, pe neprevenite, trebuie tot-d'a-una soluțiuni rezezi.

Acesta este subiectul pe care comisiunea internațională permanentă a congresului, l'a găsit interesant de tratat, când a pus chestiunea: «*Organisarea serviciilor de administrațiune centrală și a serviciilor exterioare pe diversele rețele ale diferitelor țări.*»

Pe de altă parte, considerând că unele țări ale Europei se află în perioada de încercări și de transformări, se poate zice că momentul de a pune această chestiune este oportun.

*) În a cincea sesiune a congresului internațional de drumuri de fer, ținut în anul 1895 la Londra, D-l G. I. Duca, Inginer inspector general a tratat, cu autoritatea D-sale, chestiunea *Organisării serviciilor*. Acest studiu amănunțit, de o importanță capitală pentru tot corpul ingineresc sa publicat complet în «Analele Ministerului de Lucrări publice». Aci se dă numai *Introducerea*, *Rezumatul* și *Considerațiunile generale*.

**) Articolul de față a fost deja publicat în Bul. Soc. Pol. No. XI și XII 1896.

Dar a studia organizația serviciilor de administrația centrală și serviciilor exterioare pe diversele rețele în diferitele țări, este a îmbrățișa un vast câmp de studiu și, la dificultatea tratării acestui subiect se adaogă aceia a limitării în detaliu.

N'am expus de cât trăsurile caracteristice ale organizării serviciilor fără a intra în amănunte; am ținut mai ales să studiem legăturile dintre autoritățile superioare și administrațiile de drumuri de fer din cari reese libertatea de acțiune lăsată acestor din urmă; apoi, intrând în organizația chiar a acestor administrațiuni, am cercetat cari sunt divisiunile serviciului central, cari sunt atribuțiunile fie-căreia, până unde le merge puterea și trecând la serviciul executiv, cum depinde acesta de administrația centrală, cari sunt încercările de des-centralizare, ca să întrebuițez o vorbă de care se cam abuzează; căci, în materie de exploatare de drumuri de fer, profeții nu lipsesc, și cine nu s'a ocupat cu aceste chestiuni este foarte mirat când vede că nu se primesc proiecte de organizare create pe de-antregul cu multă imaginație demnă de laudă dar cu o incompetență regretabilă.

În acest studiu am trecut în revistă, urmând ordinul alfabetic, Austro-Ugaria, Belgia, Danemarca, Elveția, Franța, Germania, Holanda, Italia, Norvegia, Portugalia, România, Rusia, Serbia, Spania și Suedia.

N'am tratat chestiunea și pentru drumurile de fer economice pentru a nu prea lungi o expunere deja forțamente lungă, deși mărginită la rețelele liniilor zise principale.

Am căutat că, pe cât a fost posibil, să urmăm o aceeași ordine în dezvoltarea subiectului, fără

totuși a reuși tot-d'a-una, din cauza greutăților inerente unei materii așa de variate ; dacă ne-am întins mai mult asupra unor administrațiuni, este pentru că am crezut că dânsle presintau fie particularități bune de semnalat, fie puncte de mare asemănare cu altele și că expunerea complectă a uneia ne va dispensa de a intra în aceleași detalii pentru cele-lalte.

Am încercat de asemenea a resuma în tablo-uri, organizația serviciilor pentru a face mai ușoară și mai repede citirea acestui raport.

Ne-am silit apoi a face un resumat scurt al acestei prime expuneri și a trage concluziuni pe cât subiectul tratat este susceptibil de concluziuni. Căci, în adevăr nu ne putem gândi să proclamăm, ca rezultat al acestei lucrări, — un model, un tip de organizație. Ar fi să urmărim o utopie. Sunt atâtea elemente cari trebuiesc luate în seamă în cât citându-se numai considerațiunile de moravuri, obiceiuri, regime politice și administrative, istoria formațiunii rețelelor, desvoltarea și configurațiunea lor, starea financiară a țărilor sau a societăților particulare, în interesele politice regionale și locale, traficul, personalul etc., nu se invocă de cât o parte din cuvintele cari fac ca un sistem apropiat la stațiune dată să fiă un nou sens aplicat în tocmai în altă parte.

Cu toate acestea, din studiul comparat al organizației administrațiunilor din diferitele țări, se pot deduce câte-va considerațiuni generale cari par sancționate de practică, de vreme ce găsim unele principii, unele reguli, unele divisiuni de servicii admise de o mare majoritate, cu toată nepotrivirea circumstanțelor.

REZUMAT

Austro-Ungaria

A). *Austria*. — Rețeau de drumuri de fer a statului Austriac este împărțită în nouă direcțiuni de exploatare cari, în regiunea circumscripției lor, conduc serviciul local al exploatărei; ele pot asemenea fi însărcinate cu executarea lucrărilor noi, dar în general sunt în acest scop, secțiuni speciale de construcție. Aceste direcțiuni au un serviciu central compus din secțiunile următoare : secretariat inspecțiune de întreținere, serviciul de tracțiune, serviciul de mișcare, serviciul comercial și de ma-

nipulație, controlul veniturilor, comptabilitate casierie. Ca servicii exterioare, sunt secțiuni de întreținere și oficii de exploatare, cari împreună cu magazinele de material, atelierelor și depozitele de mașini depind de direcțiune.

Pentru a dirige toate serviciile direcțiunilor de exploatare și secțiunilor de construcție, funcționează la Viena o direcție generală a drumurilor de fer ale statului împărțită în patru secțiuni (secția presidențială, secția de construcție și de întreținere, secția mișcării, tracțiunii și atelierelor și secția administrativă coprinzând serviciul comercial, controlul, comptabilitatea și casieria). În capul direcțiunii se află un președinte, care are înalta supraveghere a întregii gestiuni a afacerilor, și fie-care din secțiuni afară de cea presidențială, are de cap un director, care are administrația directă a serviciilor de resortul secțiunii.

Un comitet permanent de cinci membrii este alăturat la direcțiunea generală pentru a fi consultat asupra chestiunilor financiare și comerciale, mai ales asupra tarifelor și contractelor de furnituri și de lucrări. Membrii acestui comitet iau parte la examinarea gestiunii financiare, la revisuirea casei generale și la gestiunea fondurilor pentru pensii și bine-faceri.

O inspecție generală a drumurilor de fer exercită un control asupra întreținerii liniilor, asupra materialului mișcător, asupra exploatărei tehnice, semnale și serviciul de transporturi și asupra personalului drumurilor de fer.

Direcțiunea generală e datoare să ceară avisul prealabil al inspecțiunii asupra tuturor tipurilor noi de construcțiuni și de a-i comunica, spre știință toate convențiunile tarifale.

Un consiliu al drumurilor de fer, compus din șase-zeci și șapte membrii numiți pe trei ani, este chemat să-și dea avisul asupra tuturor chestiunilor importante, interesând agricultura, comerțul și industria

În fine, ca autoritate supremă, este Ministerul de comerț, care între alte atribuțiuni, încheie convențiunile cu guvernele streine, ratifică convențiunile cu companiile streine de drumuri de fer sau cu alte instituțiuni de transport, aprobă bugetele și deschide credite speciale, numesce, înaintează licențiază și destituie pe funcționarii cari primesc o retribuție anuală mai mare de 2000 florini.

Ministerul aprobă de asemenea instrucțiunile relative la personal și statutele caselor de pensii, de ajutoare și de bine-faceri, contractele pentru furnituri și lucrări de o valoare superioară la 150,000 sau 30,000 florini după cum a fost seau nu licitația.

Dacă comparăm organizația drumurilor de fer ale statului în Austria și în Prusia, vedem aceiași divisiune a rețelei în direcțiuni de exploatare; dar pe când acestea, în Prusia, depind direct de ministerul de lucrări publice, în Austria, sunt două instanțe superioare mai mult, o direcțiune generală însărcinată cu darea unei direcțiuni unice la toate serviciile direcțiunilor exterioare și cu exercitarea unei supravegheri generale asupra lor, și pe lângă aceasta, o inspecțiã generală având o misiune de control.

Drumurile de fer aparținând companiilor particulare depind de ministerul lucrărilor publice și sunt supuse la controlul inspecțiunei generale.

Un consiliu de administrație represintând interesele acționarilor este chemat să aprobe toate măsurile și toate decisiunile de ordin general; une ori se delegă o parte din atribuțiunile sale unui comitet. Direcțiunea imediată și supravegherea serviciilor aparține unei direcțiuni Administrațiunea centrală presintă o divisiune mai mare sau mai mică a serviciilor, ast-fel la societatea austro-ungurească de drumuri de fer ale statului sunt opt secțiuni (secretariat, material, controlul veniturilor, comptabilitatea, serviciul comercial, serviciul de mișcare, întreținerea și construcția, tracțiunea și atelierele); la «*Kaiser-Ferdinand Nordbahn*», se găsește aceiași grupare, cu diferență că secțiunea controlului veniturilor are și controlul cheltuielilor, și mai este încă un biuro central pentru toate chestiunile de ordin general și trei secțiuni pentru mine, casele de ajutoare și statistica.

La «*Sudbahn*» controlul veniturilor este reunit cu serviciul comptabilităței, afară de aceasta mai este un serviciu special de studii generale, funcționând pe lângă președintele direcțiunei.

Direcțiunea drumurilor de fer *Nord-Est* n'are de cât patru divisiuni, serviciile administrativ, mișcare și exploatarea comercială, construcțiuni și întreținere, tracțiune și ateliere. Capii sau directorii de serviciu conduc diferitele secțiuni sau divisiuni, sub ordinele imediate ale unui director sau ale unui președinte de direcție. Ca servicii executive exte-

rioare, liniile sunt, în genere, divise în inspecțiuni de mișcare, de întreținere și de tracțiune independente unele de cele-l'alte și atârând direct de serviciile corespunzătoare ale administrațiunei centrale. Pe lângă acestea mai sunt magazine de material și ateliere puse asemenea sub ordinele imediate ale direcțiunii. Une ori nu este o inspecție specială de tracțiune; capii de deposit fac această funcție. Găsim, în fine, o organizațiune diferită pe liniile «*Nord-Est*» cari sunt împărțite în patru inspecțiuni de exploatare coprinzând cele trei servicii de mișcare, întreținere și tracțiune, sub direcțiunea unui cap aparținând fie mișcării, fie tracțiunei fie întreținerii.

b) *Ungaria*. — Rețeaua drumurilor de fer ale statului ungar este împărțită în nouă direcțiuni de exploatare având un serviciu central și servicii executive exterioare. Administrația centrală coprinde cinci divisiuni: administrația generală, întreținerea, mișcarea, tracțiunile și atelierele, comptabilitatea.

Ca servicii exterioare sunt: Inspecțiuni de mișcare, secțiuni de întreținere, ateliere, depozite de mașini și magazine de material. În capul fie-cărei direcțiuni se află un director și un ajutor.

Toate aceste direcțiuni, cari sunt organe executive și de supraveghere, sunt puse sub ordinele unei direcțiuni generale cu reședința în Budapesta, care are înalta direcțiune și administrațiune a întregii rețele.

Direcțiunea generală este împărțită în cinci secțiuni: administrația generală și exploatare, serviciul financiar, serviciul comercial, serviciul construcțiunilor, serviciul tracțiunei și atelierelor. Capul primei secțiuni are titlul de președintele direcțiunei. Toate chestiunile de oare-care importanță, adică marea majoritate sunt tratate în conferințe pleniare, compuse din toți directorii secțiilor, din doi consilieri ministeriali de la ministerul de comerț și un supleant, dintr'un consilier ministerial de la ministerul de finanțe și un supleant. Aceste conferințe se țin de regulă, o dată pe săptămână, sub Președinția ministerului de comerț sau, în absența sa, sub a secretarului de stat sau a președintelui direcțiunei.

Decisiunile sunt luate cu majoritatea voturilor exprimate și, în cas de paritate, vocea președintelui este preponderentă. Se observă că prezența a

patru membri este de ajuns pentru a trata afacerile, cu condițiune ca printre ei să fie un președinte, un consilier ministerial de comerț și un altul de finanțe.

Toate chestiunile pot fi tratate în conferință după cererea ministerului sau a unuia din directorii de servicii din administrația centrală.

În fine, ca autoritate superioară, este ministerul de comerț care are cinci divisiuni, ocupându-se în special de afacerile relative la drumurile de fer (construcțiuni, exploatare, chestiunile tehnice, inspecția generală, tarife).

Atribuțiunile ministrului de comerț nu se limitează la aprobarea măsurilor de ordin general, el are direcțiunea efectivă a întregii gestiuni administrative și a întregii executări a serviciului drumurilor de fer.

Belgia

a) *Drumuri de fer ale Statului*. — Administrațiunea drumurilor de fer ale statului depinde de ministerul de drumuri de fer, poște, telegraf și marină.

În virtutea unor decrete regale recente, administrațiunea drumurilor de fer a fost însărcinată cu construcția și concesiunea drumurilor de fer, precum și cu supravegherea lor. Aceste servicii, altă dată, erau independente de această administrație și încredințate administrației podurilor și șoselelor (direcțiunea drumurilor de fer în construcție) atârând de ministerul de agricultură, de industrie și de lucrări publice și direcțiunei de supraveghere a drumurilor de fer concesionate în exploatarea pusă sub ordinele directe ale ministerului de drumuri de fer.

Administrațiunea drumurilor de fer este condusă sub autoritatea imediată a ministerului de niște administratori, în număr de cinci, exercitând toate atribuțiunile pe cari le compoartă direcțiunea superioară a diverselor ramuri de serviciu și anume: serviciul general, căi și lucrări, tracțiune și material, exploatare, serviciul comercial și controlul veniturilor și materiilor.

Fie-care administrator dirige una sau două ramuri ale serviciului; chestiunile comune se tratează în conferințe săptămânale de către cei cinci administratori, dintre cari cel mai în vârstă este președinte.

Decisiunile luate sunt supuse, după importanța lor, la aprobarea ministrului.

După direcțiune vin, în ordine hierarhică, inspecțiunile superioare care formează o instrucțiune mai mult consultativă de cât activă.

Sunt cinci inspecții generali pentru următoarele patru ramuri ale administrațiunei centrale, căi și lucrări, tracțiune și material, exploatare, serviciul veniturilor și al materiilor. Când directorul uneia din aceste servicii supune o chestiune de o oare care importanță la aprobarea administratorului dirigător, acest din urmă, dacă o crede oportun, cere avisul prealabil al inspectorului general corespondent. Unul din inspecții generali este specialmente însărcinat cu înalta supraveghere a drumurilor de fer în construcție și cu înalta supraveghere tehnică a drumurilor de fer concesionate și vicinale.

Independent de direcțiunea superioară și de inspecțiile superioare, există un consiliu de administrație chemat să emită avisul său asupra tuturor afacerilor sau chestiunilor asupra cărora ministerul crede util să-l consulte și mai ales asupra chestiunilor generale relative la promoțiune. Acest consiliu este ast-fel compus:

Președinte. Cel mai vechiu din administratorii prezenți la ședință.

Membri. Administratorii, inspecții generali, directorii de administrațiune, și eventual șefii de serviciu designați de președinte dar fără vot deliberativ.

Un funcționar al administrațiunei este designat de ministru și face pe secretarul dar și el fără vot deliberativ. Un director de administrație este detașat pe lângă comitetul administratorilor. Acest funcționar este însărcinat cu afacerile relative la rescumpărarea drumurilor de fer concesionate.

Administrațiunea centrală coprinde șase direcțiuni; serviciul general, căi și lucrări, tracțiune și material, exploatare, serviciul comercial, controlul veniturilor și materialelor.

Fie-care din aceste șase direcțiuni este încredințate unui director de administrație; ele se subdivid la rândul lor în divisiuni, și acestea din urmă în birouri, după gruparea naturală a serviciilor de aceeași natură.

Serviciile exterioare coprind: grupurile de căi și lucrări, districtele tracțiunei și materialului, grupurile serviciului de exploatare, circumscripțiunile

serviciului de venituri și materii și agențiile comerciale.

b). „*Grand Central Belge*”. *Administrația superioară* coprinde un consiliu de administrație care formează ceea ce se numește comitetul mixt general.

Un comitet de exploatare, delegat de comitetul mixt general, este chemat să gireze toate afacerile relative la exploatarea rețelei, fără alt control din partea comitetului mixt general, care nu se ocupă de cât de bilanțul anual.

Comitetul de exploatare este asistat de un director general care este membru al acestui comitet, și în același timp membru și secretar al comitetului mixt general.

Unul din inginerii, șef de serviciu (director) funcționează pe lângă directorul general pentru a îndeplini funcțiile de secretar al comitetului de exploatare, care se adună de obicei o dată pe săptămână.

Directorul general este însărcinat cu executarea tuturor rezoluțiilor comitetului de exploatare, căruia îi dă seamă de toate afacerile importante, supunându-i propozițiunile pe cari le exige interesele administrațiunei.

Inginerii șefi, directorii serviciilor de exploatare ai căilor și lucrărilor, ai materialului și tracțiunei, asistă la ședințele comitetului de exploatare cu vot consultativ.

Administrația centrală, coprinde serviciile următoare: Secretariatul, comptabilitatea generală a veniturilor și cheltuelilor, serviciul comercial, exploatarea, materialul și tracțiunea, căile și lucrările. Cele patru servicii de la început sunt sub direcția imediată a directorului general; în capul fie-căruia din cele-lalte trei e câte un director de serviciu.

Pentru serviciile exterioare ale exploatărei, a căilor și lucrărilor, a materialului și a tracțiunei, liniile sunt împărțite în secțiuni, dirijate fie-care de un șef de serviciu pus sub ordinele directe ale directorului respectiv din administrația centrală. Pe lângă acestea mai sunt agenții comerciale, o inspecție a serviciului de venituri funcționând pe lângă fie-care secție de exploatare, o inspecție a materialului, un serviciu de plători și, în fine, atelierul central de la Louvain.

Danemarca

Rețeaua drumurilor de fer daneză este împărțită în linii ale Statului (.1589 kilom.) și linii particulare (436 kilom). proprietate a unsprezece companii. Drumurile de fer ale Statului sunt conduse, sub autoritatea ministrului de lucrări publice, de un director general asistat de doi sub-directori. Ministru lasă o destul de mare independență directorului, rezervându-și aprobarea afacerilor cari prezintă un caracter de interes general sau cari trag după dăsele cheltueli considerabile. El exercită de asemenea un control și asupra comptabilităței. Directorul general are toată autoritatea și direcțiunea tuturor serviciilor. El dispune de patru biurouri de expediția a afacerilor (secretariat, tarife, serviciu tehnic, exploatare); mai este încă, la reședința administrației centrale, o comptabilitate generală, o casă centrală, un serviciu de control al veniturilor și cheltuelilor, un control al caselor, un serviciu de bilete și de formulare și un altul de statistică.

Directorul general poate da delegațiunea sa, pentru a trata unele afaceri, sub-directorilor sau capilor de biurouri de expediție.

Rețeaua este împărțită în două districte de exploatare, o diviziune a călei și o diviziune a mașinelor, dirijate de capii cari sub ordinele imediate ale directorului general, administrează și supraveghează toate serviciile intrând în atribuțiunile lor.

Elveția

a) *Societatea «Jura-Simplon»*. Regulamentul de organizație institue:

1) Un consiliu de administrație, care este compus din cinci-zeci până la șase-zeci membrii;

2) Un comitet de administrație, care este o delegațiune a consiliului și se compune din președintele, vice-președintele și unsprezece membrii ai consiliului.

3) O direcțiune, compusă din patru sau cinci membri, numiți pe un termen maxim de șase ani de către consiliul de administrație care designează dintre dâșii un președinte și un vice-președinte.

Direcțiunea este împărțită în cinci departamente.

Primul departament (reședința la Berna) dirijat de directorul președinte și având în atribuțiile sale secretariatul general și serviciul financelor;

Al doilea departament (reședința la Berna) dirijat

de vice-președinte; el coprinde serviciul comercial controlul veniturilor și statistica și economatul.

Al treilea departament (reședința la Lausanne); are trei secțiuni: secretariatul, serviciul de exploatare și serviciul de reclamațiuni.

Al patrulea departament (reședința la Lausanne), coprinde patru secțiuni: studii și lucrări noi, întreținere, ateliere și material mișcător, tracțiune

În capul fiecăruia din aceste două din urmă departamente, este câte un director.

Al cincilea departament, care tratează afacerile contencioase, este dirijat de directorul președinte.

b) *Drumurile de fer «Saint-Gothard»*. Administrația superioară este reprezentată de un consiliu de administrație compus din douăzeci și șapte membrii și un președinte. Unul din membrii consiliului este în același timp, președintele direcțiunii și capul primului departament. Direcția este divizată în trei departamente.

Primul departament. Secretariat general, serviciul finanelor, serviciul comercial, controlul veniturilor și statistica, agenții comerciale.

Al doilea departament. Contenciosul, exproprieri, reclamațiuni, casa de ajutoare, clădiri, economat, asigurări și imposite.

Al treilea departament. Serviciul de exploatare, serviciul telegrafic și telefonic, tracțiunea, supravegherea și întreținerea, serviciului lucrărilor noi.

c) *Drumurile de fer «Union-Suisse»*. — Administrația superioară este reprezentată printr'un consiliu, de administrație de șapte-spre-zece membrii și un președinte care este în același timp director al liniei și cap al primului departament. Direcțiunea coprinde două departamente.

Primul departament. Tarife, controlul veniturilor, comptabilitatea și casa.

Al doilea departament. Exploatare, tracțiune și ateliere, întreținere, birou central.

d) *Drumurile de fer «Nordostbahn»*. — Administrația superioară este reprezentată printr'un consiliu de administrație compus din douăzeci și șapte până la treizeci și unu membrii, dintr'un președinte și un vice-președinte. O delegațiune de cinci membrii ai consiliului de administrație, din cari un președinte, constituie cea ce se numește consiliul de direcție sau mai bine zis direcțiunea.

Fiecare din acești cinci membrii dirijă o ramură

a serviciului, și să întrunesc de două ori pe săptămână, pentru a trata chestiunile importante și de un caracter general.

Direcțiunea este împărțită în cinci departamente:

Primul departament. Afaceri generale, finance.

Al doilea departament. Exploatare (mișcare și tracțiune).

Al treilea departament. Cale și supraveghere, de studii, lucrări, ateliere,

Al patrulea departament. Serviciul comercial, tarife, statistică.

Al cincilea departament. Contencios, exproprieri asigurări.

Servicii comune — *Reparația materialului*, Pentru vagoanele de persoane, o conferință la care iau parte capii serviciului de mișcare din diferitele companii, stabilește compunerea normală a trenurilor de călători, întrebuintarea comună a vagoanelor e făcută pe baza unei compensațiuni în natură. În ce privește vagoanele de marfă un oficiu central, cu reședința la Olten, comun tuturor companiilor, este însărcinat cu distribuția lor.

Serviciile exterioare. Din cele ce preced reiese că nu există servicii exterioare propriu zise precum se găsește aiurea. Totul este concentrat la serviciul central, care exercită singur controlul exterior necesar. Pentru serviciul întreținerii, este totuși o mică descentralizare, cel puțin în cât privește supravegherea și întreținerea propriu zisă.

Controlul statului. Companiile de drumuri de fer în Elveția, sunt supuse la un control foarte sever din partea ministerului de lucrări publice. Există la acel minister, o secțiune specială de drumuri de fer împărțită în două divisiuni, una administrativă cea-laltă tehnică. Pe lângă această ministerul dispune de un foarte mare număr de comisari tehnici și administrativi putând, în orice moment și pretutindeni, culege informațiuni, examinează acte de comptabilitate, registrele stațiunilor, controlează lucrările în execuție și se asigură de bună întreținerea liniilor și a dependenței lor.

Francia.

Ministerul lucrărilor publice — *Controlul și supravegherea drumurilor de fer*.

Intervenția Statului în chestiunile de stabilire și

de supraveghere a liniilor de drum de fer se exercită sub trei forme distincte, după cum este vorba de liniile începute cu cheltueala statului, de lucrările concesionate companiilor și executate de ele și în fine, când e vorba de supravegherea exploatării liniilor concesionate sau a celor exploatare de stat.

Lucrări executate de către Stat. Aceste lucrări și studiile preliminare la cari dau naștere sunt încredințate la ingineri și la agenți ai administrației de Poduri și Șosele în aceleași condițiuni ca și celelalte mari lucrări publice și conform cu aceleași reguli de licitațiuni, supraveghere și contabilitate.

Controlul lucrărilor concesionate. Când lucrările sunt executate pe cale de concesiune, companiile execută aceste lucrări rămânând supuse controlului și supravegherii administrației, cari au de scop de a împiedica companiile să se abată de la dispozițiunile prescrise prin caetele de sarcini și de la acela cari rezultă din proiectele aprobate.

Controlul exploatării. Controlul exercitat de Stat asupra exploatării tehnice și comerciale ale drumurilor de fer au drept obiect principal exercițiul unei supravegheri generale asupra operațiunilor următoare :

Întreținerea căii și a lucrărilor dependente, a materialului fix și a materialului mișcător ;

Executarea lucrărilor de refacere și a celor complementare ;

Compunerea și mișcarea trenurilor ;

Serviciul interior al garilor și ori-cari altă parte a exploatării tehnice ;

În fine aplicarea tarifelor perceperea taxelor și ori ce altă parte a exploatării comerciale.

În ce privește gestiunea financiară a companiilor, drepturile Statului sunt apărute prin două măsuri : de o parte, contabilitățile companiilor sunt supuse la verificarea periodică a inspecțiunei generale financiare și de altă parte, compturile lor sunt examinate de o comisiune zisă de verificarea compturilor. În fine, niște comisari generali de drumuri de fer, depinzând de ministerul de lucrări publice, sunt însărcinați să vegheze să se execute statutele companiilor să controleze în interesul tesaurului, deliberațiunile consiliilor de administrație și să supravegheze operațiunile lor de emisiune și de amortisare de titluri, de plasare de fonduri, etc.

Pentru fie care rețea este o direcțiune a serviciului de control, compusă dintr'un inspector general de poduri și șosele sau de mine, ca director și de capi de serviciu însărcinați, unul cu controlul lucrărilor

noui și întreținerea liniilor în exploatare, altul cu controlul exploatării tehnice și în fine un al treilea care se ocupă cu chestiile relative la exploatarea comercială. Directorul controlului are la ordinele sale : pentru partea tehnică, ingineri repartizați pe rețea și însărcinați cu câte o circumscripție, și pentru partea comercială inspectori ai exploatării comerciale.

Niște comitete ale rețelei, reunindu-se cel puțin o dată pe lună și coprinzând, sub președinția inspectorului general director, pe șefii serviciului de control pe comisarul general al rețelei și pe inspectorul finanelor însărcinat cu controlul financiar, sunt specialmente însărcinați, în afară de examenul afacerilor cari ar putea să le fiă supus, fie de ministru, fie de președinte, cu studierea bugetului presintat în fie-care an de către compania rețelei.

Exercițiul închis, aceste comitete adresează ministrului un raport general asupra rezultatelor tehnice și financiare ale exploatării.

În ce privește totalitatea rețelei, se află creat, sub președinția ministrului de lucrări publice, un comitet general al controlului care are de misiune specială redigerea, în fie-care an, a unui raport general asupra rezultatelor tehnic și financiare ale exploatațiunei drumurilor de fer.

Drumurile de fer concesionate. — Organizarea serviciilor celor cinci mari companii : Est, Ouest, Nord, Orléans și Paris-Lyon-Méditerranée, nu presintă diferențe de cât detaliu ; ea este concepută pe un acelaș plan general.

Un consiliu de administrație și une-ori un comitet de direcțiune, care este o delegațiune a consiliului, au mare gestiune a întregii administrațiuni.

Un director este însărcinat cu direcțiunea tuturor serviciilor companiei și cu executarea tuturor deciziunilor luate de consiliul de administrație sau de ministrul lucrărilor publice, pe baza caetelor de sarcine și a convențiunilor dintre stat și compania.

La drumul de fer «Nord» nu este director ; comitetul de direcție are toate atribuțiile direcțiunei. Serviciile sunt împărțite în patru mari divisiuni.

1) Administrațiunea centrală, coprinzând în general, secretariatul general, contabilitatea generală și finacele, contenciosul, etc.

E de observat administrația generală n'are, ca serviciile executive, un cap de serviciu. Fiă-care divisiune are capul său și presintă lucrările sale aprobațiunei directorului ;

- 2) Serviciul de exploatare, tehnic și comercial.
- 3) Serviciul materialului și al tracțiunii, împreună cu atelierele și magazinele generale;
- 4) Serviciul liniilor și al lucrărilor.

Une-ori ca la « Paris-Lyon-Méditerranée », este un serviciu special de construcție.

Fie-care din cele trei din urmă servicii cari constituiesc marile servicii executive ale drumului de fer, și cari sunt divise de un cap de serviciu, coprind un serviciu central și unul regional sau exterior.

Administrația centrală și cele trei servicii centrale executive coprind în număr mai mare sau mai mic de subdiviziuni.

Serviciile regionale sunt constituite din inspecții principale de exploatare, denumite de asemenea regiuni divisiuni, etc. din secțiuni, divisiuni sau circumscripțiuni pentru material și tracțiune (une-ori, ca la « Est și la Paris-Lyon-Méditerranée » serviciile regionale ale materialului și ale tracțiunii sunt separate) și, în fine, din divisiuni de întreținere sub împărțite în secții, sub secții, districte.

Compania drumurilor de fer « Midi » și al canalului lateral Garonei este administrată de un consiliu care are puterea cea mai întinsă pentru administrația companiei și poate printr'un mandat special să o delege cui i o conveni pentru un scop și pe un timp determinat. Direcțiunea totalității serviciilor companiei este încredințată unui director numit de consiliul de administrație, cu reședința în Paris, și însărcinat să supună deliberațiunilor consiliului toate afacerile cari interesează compania.

Administrația centrală, a cărei reședință este în Paris, se compune din birourile personalului contenciosului, serviciilor tehnice și serviciilor financiare. Birourile tehnice ale administrațiunii centrale corespund cu cele trei divisiuni ale serviciilor executive exterioare, exploatare, material or tracțiune, cale.

Serviciile executive coprind serviciile centrale de la Bordeaux și serviciile regionale. Administrația generală de la Bordeaux prezintă divisiunile următoare; exploatarea, material și tracțiune, cale, serviciu financiar.

Serviciile regionale. Rețeaua este împărțită în inspecțiuni principale de exploatare, în divisiuni de tracțiune și de întreținere, aceste din urmă sub împărțindu-se în secțiuni și districte.

Drumurile de fer ale statului. Sunt supuse, din partea statului, la același control ca și Companiile private. Ele sunt administrate, sub autoritatea ministrului de lucrări publice de un consiliul de administrație care are în general, aceleași atribuțiuni ca consiliile companiilor.

Direcțiunea serviciilor administrative și tehnice ale rețelei statului este încredințată unui director numit prin decret.

Serviciul casei generale este pus sub direcțiunea administrativă și sub supravegherea directă a consiliului de administrație.

Organizarea serviciilor rețelei statului este, în trăsuri generale, asemenea celei de la marile companii. Administrațiunea centrală coprinde următoarele patru divisiuni: Administrațiunea generală, exploatare, material și tracțiune, cale și clădiri.

Ca servicii regionale, sunt divisiuni de exploatare sub-împărțite în secțiuni, și subsecțiuni, divisiuni pentru serviciul de material și de tracțiune, divisiuni de întreținere (cale și clădire) sub-împărțite în secțiuni, districte și zone.

Germania

În regulă generală, direcțiunea superioară a administrațiunii drumurilor de fer ale Statului aparține în fie-care țară unui minister, fie celui de lucrări publice ca în Prusia, fie celui de finanțe ca în Saxa și în marele ducat de Baden fie celui de afaceri streine ca în Bavaria și în Württemberg; o singură excepțiune e făcută pentru drumurile de fer din Alsacia-Lorena și din Luxemburg, cari depind de un oficiu superior special instituit la Berlin, al cărui cap direct este ministrul de lucrări publice și cap suprem cancelarul imperiului.

Atribuțiunile ministrului sunt aceleași, cu mici diferențe peste tot. Trebuie să i se prezinte toate chestiunile de ordin general precum instrucțiunile și regulamentele organice, bugetele, tarifele, orariile treburilor, numirile funcționarilor superiori, proiectele liniilor noi și lucrărilor importante, contractele furniturilor și lucrărilor, etc.

Trebuie să semnalăm că, relativ la cheltuielile pentru achizițiunea materialului și pentru efectuare de lucrări se lasă oare-care latitudine unora din administrațiuni. Ast-fel în Prusia, pentru construcția liniilor noi nu se supun aprobării ministeriale de

cât contractele pentru furniturile materialului de supra structură a călei și a materialului mișcător a căror valoare întrece 150000 sau 50000 mărci după cum a fost sau nu licitația. Contractele pentru lucrări sunt toate închiate de direcțiunile regale, fără aprobarea ministerială, ori-care ar fi valoarea acestor lucrări, fie cu sau fără licitație. Aceleași limite de 150000 sau 50000 mărci sunt fixate pentru contractele de furnituri și de lucrări de plătit din budgetul exploatărei.

În Wurtemberg, toate contractele pentru furnituri și lucrări trecând peste 50000 sau 2000 mărci, după cum a fost sau nu licitația, trebuie să fie supuse aprobării ministeriale.

Pentru drumurile de fer din Alsacia-Lorena, maximele respective sunt 80 și 32 mii mărci

În Bavaria, reglementul nu admite o lipsă de aprobare de cât pentru proiectele de lucrări de artă cari nu trec de 35000 mărci. Dar este o dispoziție care lasă ministerului dreptul de a ceda o parte din atribuțiunile sale și în practică se face uz de această facultate.

Regulamentele în Saxa sunt mai restrictive; trebuie să se presinte aprobării ministeriale lucrările cari trec peste 300 mărci: pentru liniile în construcție suma e fixată la 5000 mărci.

În ducatul de Baden lucrările de reparație a căror valoare trece peste 1000 mărci trebuie să fie aprobate de ministru.

Direcțiunile Regale se află sub ordinele ministerelor. Rețeaua drumurilor de fer ale Statului Prusian este împărțită în unsprezece direcțiuni regale; în fie-care din cele-lalte state, nu este de cât o singură direcțiune generală care are direcțiunea și supravegherea tuturilor serviciilor constituind o administrație de drum de fer.

Dacă considerăm organizația administrațiunei centrale a direcțiunei, vedem că are un cap unic purtând titlul său de președintele direcțiunei sau de director general. Vin apoi în ordine ierarhică capii de secție cu ajutoarele lor, dintre cari unii au gradul de membrii ai direcției și cei-lalți calitatea de funcționari auxiliari.

Președintele sau directorul are direcțiunea superioară a tuturilor serviciilor, în limitele de atribuțiuni care 'i sunt fixate de reglement. El este ajutat de capii de secție cari au răspunderea gestiunei afacerilor cari le sunt încredințate.

Cestiunile cele mai importante sunt tratate în conferințe fie pleniare compuse din toți membrii direcției, fie parțiale compuse din funcționarii superiori ai unei secțiuni.

În Prusia nu se mai tratează în conferință de cât chestiunile disciplinare.

În general aceste conferințe n'au de cât un caracter consultativ, afară de în Saxonia și Wurtembergul, unde decisiunile sunt luate cu majoritatea voturilor exprimate.

Direcțiunea este împărțită, din punctul de vedere al serviciilor, într'un oare-care număr de secțiuni: trei în Prusia, în Saxa în Wurtemberg; cinci în Bavaria; patru în ducatul de Baden.

În cazul de trei secțiuni, chestiunile administrative și de ordin general sunt tratate într'o secție, o alta se ocupă cu tot ce este relativ la exploatarea propriu zisă, inclusiv serviciul de tracțiune și a treia coprinde serviciile de lucrări noi, întreținere și ateliere.

În Saxa serviciul tracțiunei este detașat de al exploatărei; în Alsacia-Lorena secția exploatărei coprinde serviciile de mișcare, de tracțiune și de ateliere.

În Bavaria este o secție administrativă, o secție a exploatărei coprinzând serviciile exploatărei, atelierelor și tracțiunei, o secție comercială, una financiară și una a construcțiilor. În ducatul de Baden, este o secție a exploatărei, una pentru tarifele de mărfuri, o alta tehnică (lucrări noi, întreținere, ateliere) și o secție financiară. Fie-care secție are un oare-care număr de biurouri corespunzând la diferitele ramuri ale serviciilor aparținând secțiunei.

Direcțiunile regale ale drumurilor de fer din Prusia presintă particularitatea că au biurouri comune la toate secțiunile.

Din punctul de vedere al serviciului executiv, rețeaua fie-cărei direcțiuni este împărțită, în Prusia, într'un oare-care număr de oficii de exploatare cari sunt niște adevărate direcțiuni; ele dirig cele trei servicii al mișcărei, al tracțiunei și al întreținerii din circumscripția oficiului și serviciul de ateliere ale exploatărei; ele au serviciu special pentru casierie, și represintă administrația superioară în fața tuturilor instanțelor judecătorești. Organizația lor este, pe o scară mai mică, asemenea cu a direcțiunilor.

Atelierele principale și secundare și întreținerea telegrafelor sunt sub ordinele imediate ale direcțiilor regale. Pentru construcția liniilor noi sau a marilor lucrări, dacă ele nu sunt încredințate oficiilor de exploatare, sunt direse de la centru unde se crează pentru circumstanță o comisiune specială.

În Bavaria se regăsesc oficiile superioare de exploatare; ele au întreținerea și supravegherea căilor, serviciul mișcării, întreținerea aparatelor și liniilor de telegraf ale stațiilor, serviciul tracțiunii, al atelierelor secundare și al magazinelor de material; ele au asemenea un serviciu special al casieriei. Uneori ele sunt de asemenea însărcinate cu construcția unor linii noi sau lucrări de refacție importante, dar de ordin arde acestea se execută prin îngrijirile comisiunilor speciale de construcție depinzând de direcția generală.

Atelierele principale și magazinele centrale de material sunt sub ordinele directe ale direcțiunii generale.

În Saxa, din punctul de vedere al serviciilor active, rețeaua e împărțită în inspecții principale de exploatare, în secții de întreținere, în inspecții de telegraf, în divizii de tracțiune, în secții de lucrări noi; apoi mai sunt atelierele și magazinele de material; toate aceste servicii sunt independente unele de altele și depind de dreptul de direcția generală. Prin excepție, capul inspecției de exploatare este în același timp și capul districtului de întreținere. Principiul acestei organizări diferă deci în mod absolut de acela al oficiilor de exploatare. În Württemberg regăsim organizația din Saxa, adică împărțirea rețelei în inspecții de mișcare, în inspecții de construcție și de întreținere, în secții de lucrări noi, serviciul tracțiunii e condus de capii atelierelor principale; capii atelierelor secundare sunt în același timp capii depozitelor de mașini din reședința lor. E de notat particularitatea că capii stațiilor de clasa I-a au atribuțiile inspectorilor de mișcare în stațiile lor de reședință și chiar în tot districtul din jurul acelei stațiuni.

În ducatul de Baden, sunt iarăși inspecții de exploatare, inspecții de întreținere și inspecții de mașini (serviciul tracțiunii și al atelierelor secundare); se mai găsesc și inspecții speciale pentru construcții noi. Capii celor trei servicii ac-

tive (exploatare, întreținere, tracțiune), se întrunesc pentru a trata în comun afacerile care interesează în același timp cele trei servicii. În fine rețeaua liniilor din Alsacia-Lorena și din Luxemburg este divizată în direcțiuni de exploatare, în inspecții comerciale, cari nu există nici pe o altă rețea, în inspecții de tracțiune, în inspecții de telegraf; mai este apoi și un serviciu al atelierelor. Direcțiunile generale sunt însărcinate cu executarea și supravegherea serviciilor de mișcare, de întreținere și de construcție, cu poliția drumurilor de fer, cu controlul materialelor și cu inventariile. Ele se disting de oficiile de exploatare din Prusia în sensul că nu sunt de cât organele de executare și de control fără a avea atribuțiunile administrative și reprezentative ale acestora. Terminând, să menționăm, existența în toate aceste state, unor comisiuni consultative reprezentând, pe lângă administrațiile drumurilor de fer, interesele economice ale țărilor.

Holanda

a) *Societatea drumurilor de fer holandeze*.— Administrația superioară a drumurilor de fer holandeze este încredințată unui consiliu de administrație compus din cinci membrii, reprezentând interesele acționarilor. Acești membrii aleg dintre ei un președinte și un administrator.

Funcțiunile acestuia sunt asimilabile cu ale unui director general.

Unul din cei-alți trei membri se ocupă cu secretariatul administrației și un altul cu serviciul de contabilitate; al treilea n'are atribuțiuni speciale și ia parte la ședințele consiliului cari se țin odată pe săptămână. Administrația centrală cuprinde: serviciul general, serviciul transporturilor, serviciul comercial, serviciul căilor și lucrărilor, serviciul materialului și al tracțiunii.

Un funcționar superior, având titlul de inspector cap, are dreptul și datoria de a da părerea sa asupra tuturor afacerilor concernând exploatarea. El mai poate fi însărcinat cu conducerea provisorie a unei părți din afacerile serviciilor mai sus menționate.

Pentru controlul veniturilor și revisuirea caselor, este un birou comun celor patru companii cari exploatează întreaga rețea a drumurilor de fer

holandeze, care se ocupă cu controlul veniturilor și trimete pe agenții săi să facă revisia și să verifice gestiunea caselor în diferitele gări. Contabilitățile generale ale fiecărei administrațiuni verifică la rândul lor, compturile presintate de acest biou.

Serviciile exterioare coprinde inspecțiile de transport, pe cele ale călei și districtele de tracțiune și de material. În fine, există serviciul atelierului central din Haarlem care este în afară, ca să zicem așa, de exploatare și considerat aproape ca o instituțiune privată. El este condus de un inginer special pus sub ordinele directe ale capului serviciului central de tracțiune și material.

b) *Societatea de exploatare a drumurilor de ter ale statului Neerlandez.* — Serviciul este condus de un director general, care e supus controlului unui consiliu de comisari aleși de adunarea generală a acționarilor. Direcțiunea generală coprinde patru servicii: serviciul central (secretariat, personal, comptabilitate, economat, contencios, etc.) și serviciile exploatarei, căilor și lucrărilor, materialului și tracțiunii. Inspecțiunei de transport împărțite în sub inspecțiuni, secțiuni de întreținere și secțiuni de material și de tracțiune constituiesc serviciile exterioare.

Italia

a) *Rețeaua Mediteranei.* — În capul administrației este un consiliu și o direcțiune generală. Consiliul de administrație e compus din 23 membri și se reunește odată pe lună; atribuțiunile sale sunt ca ale consiliilor similare în general.

Directorul general e însărcinat cu direcția și supravegherea întregii gestiuni administrative și cu executarea decisiunilor consiliului de administrație. Direcțiunea generală, care 'și are reședința la Milan, coprinde secțiunile următoare:

Secretariatul, divisiunea tehnică a exploatarei, serviciul sanitar și administrațiunea casei de ajutor, agenția comercială (tarife, reclamațiuni, controlul vagoanelor), serviciul reprezentării la Roma,

Serviciile acestea, sunt serviciile propriu zis administrative ale direcțiunei generală. Din punctul de vedere al exploatării, liniile sunt împărțite în două secții sau compartimente, (Compartimenti). Primul compartiment coprinde toate liniile situate la nordul Romei.

Serviciile sunt divise în trei: mișcarea, tracțiune și întreținere.

Cele două dintău constituiesc serviciile centrale făcând parte din direcțiunea generală, al treilea este sub ordinele unei direcțiuni speciale de care vom vorbi mai departe.

O direcțiune de exploatare, cu reședința la Neapole, concentrează serviciile: mișcării, tracțiunei și întreținerea liniilor celui de al doilea compartiment. Întreținerea liniilor întregii rețele se face sub autoritatea unei direcțiuni cu reședința în Milan. Se mai află o direcțiune pentru serviciul materialului la Turin și un serviciu de construcție la Roma. O comptabilitate centrală funcționează la Milan. În resumat, se poate zice că direcția generală are o administrație centrală la Milan și șapte mari servicii exterioare și anume:

- 1) O comptabilitate centrală la Milan;
- 2) O direcțiune a serviciului de întreținere pentru toată rețeaua la Milan;
- 3) Un serviciu de mișcare pentru primul compartiment la Turin;
- 4) Un serviciu de tracțiune pentru primul compartiment la Turin;
- 5) O direcțiune de exploatare a celui-lalt compartiment la Neapole;
- 6) O direcțiune a serviciului de material pentru toată rețeaua la Turin;
- 7) Un serviciu de construcțiuni la Neapole.

La servicii exterioare, sunt inspecții principale de mișcare, secții principale de tracțiune, secții de întreținere, divisiuni și secții de construcție. Atelierele, și serviciul magazinelor și aprovizionarea depind de direcția serviciului de material din Turin.

b) *Rețeaua Adriaticei* — În capul administrațiunei sunt puse un consiliu și o direcție generală care residă la Florența și cari au atribuțiuni analoge cu cele ale companiei rețelei Mediteranei.

Directorul general este asistat de un vice-director general.

Administrația se compune dintr'o direcție generală și din două direcții de exploatare.

Direcțiunea generală coprinde cele un-spre-zece servicii următoare:

Secretariatul general, serviciul tehnic central, serviciul aprovizionărilor, contenciosul, serviciul financiar și al titlurilor, comptabilitatea generală,

represintarea la Roma, serviciul materialului mișcător, serviciul magazinelor, controlul veniturilor, controlul comun (Florența-Turin).

Serviciul de exploatare e împărțit între două direcțiuni, din cari una la Ancona pentru lucrări și alta la Bolonia pentru transporturi.

Ca servicii exterioare, sunt secțiuni de mișcare, de tracțiune, de întreținere, decisiuni și secțiuni de construcție.

c) *Rețeaua Siciliei* -- Administrația e compusă dintr'un consiliu de administrație, dintr'o direcție generală instituită ca să trateze toate chestiunile generale de ordin economic, tehnic și administrativ și din direcțiuni locale de exploatare pentru dirigiarea și supravegherea locală a serviciului în diferite grupuri de linii între care este împărțită rețeaua. Direcțiunea generală coprinde următoarele divisiuni :

Secretariat, comptabilitatea generală, contencios, controlul veniturilor, casa, aprovizionări, serviciul sanitar, case de pensie și de ajutor, lucrări material, serviciul comercial, represintarea la Roma. Toată corespondența trebuie, în principiu să fie prezentată directorului-general. Se exceptează controlul veniturilor, care residează la Roma, și biuroul de represintare din Roma, ai căror capi pot semna corespondența în limitele determinate de directorul-general). Cu serviciul de exploatare sunt însărcinate cinci direcții locale cu reședințele la Palermo, Caltanissetta, Catania, Syracuse și Malta.

Controlul Statului. — Companiile de drumuri de fer italiene sunt supuse, din partea Statului la un control foarte minuțios exercitat de inspecția generală a drumurilor de fer. Această inspecție, încorporată la ministerul de lucrări publice, se compune dintr'o administrație centrală, cu reședința la Roma, și din servicii exterioare.

Organizarea administrației centrale este următoarea: *Secretariat*: Protocoale și arhive, reglemente și instrucțiuni. personal economat.

1-a divisiune. — Afaceri generale, concesiuni, contencios, contracte.

2-a divisiune. — Construcții.

3-a divisiune. — Afaceri tehnice concernând exploatarea, material mișcător și material fix, horarii de trenuri, lucrări pe liniile aparținând Statului.

4-a divisiune. — Tarife și statistica.

5-a divisiune. — Comptabilitatea, control financiar bugete.

Serviciile exterioare coprinde despărțiri de inspecție pentru supravegherea locală a exploatărei, biurouri de controlul veniturilor și biurouri de controlul cheltuielilor funcționând pe diverse puncte ale rețelei, direcțiuni de construcție pentru liniile întreprinse direct de stat și inspecții tehnice pentru liniile în construcție întreprinse de companii în comptul Statului.

Norvegia

Direcțiunea drumurilor de fer ale Statului depinde de ministerul de lucrări publice. Ea este însărcinată cu exploatarea și întreținerea liniilor Statului și a celor cari depind de dânsese, cu sporirile și îmbunătățirile de adus rețelei, cu studierea și efectuarea liniilor noi.

Sunt supuse aprobări ministeriale : numirea înalților funcționari, chestiunile de tarife, modificările sau adausele introduse în reglementele de serviciu și, în genere, toate afacerile asupra cărora direcția nu este autorizată să statueze, în baza precedentele stabilite sau a unei decizii ministeriale. Există la minister un serviciu special pentru controlul comptabilității drumurilor de fer.

În capul direcției se află un director general.

Administrația centrală coprinde secția biurourilor, serviciul călei, serviciul tracțiunii, serviciul exploatărei.

Secțiunea biurourilor este pusă sub ordinele imediate ale directorului general. Toate afacerile de oare-care importanță, adică majoritatea sunt tratate în comitet compus din directorul general, din directorii călei, exploatărei și tracțiunii la carise alătură și doi membri aleși de Parlament. Afacerile mai puțin importante, intrând în atribuțiunile secțiunei biurourilor, sunt regulate de directorul general ; cele cari concernă pe cele alte servicii sunt regulate împreună cu directori divisionari interesați și se dresază proces verbal de decisiunile luate. În fine cestiunile de serviciu curent sunt tratate sub răspunderea lor de către directorii divisionari.

Pentru serviciul exterior, rețeaua este împărțită în districte de exploatare; în fie-care din ele, se regăsește aceiași împărțire de servicii ca și în administrația centrală : cale, tracțiune, exploatare, fie-care din aceste ramuri fiind dirijate, sub ordinele directorilor corespunzători din administrația centrală, de către un inginer de district, un

inginer de tracțiune și un inginer de exploatare; acest din urmă este de asemenea însărcinat să se ocupe cu chestiunile administrative ale districtului cari sunt de resortul secțiunii biourilor în administrațiunea centrală în fie-care district, direcția de leagă pe unul din acești trei funcționari, în general pe directorul exploatărei, să împlinească funcția de cap de district; el are în această calitate misiunea de a veghea la unitatea de acțiune a serviciilor.

România

Administrația și exploatarea întregii rețele a drumurilor de fer române este făcută, în numele și pentru beneficiul Statului, de către Ministrul de lucrări publice cu ajutorul unei direcțiuni generale și al unui consiliu de administrație.

Consiliul de administrație este compus din cinci membri numiți prin decret regal în urma prezentării Ministrului de lucrări publice. Membrii consiliului nu pot fi revocați decât în cas de violare de lege sau de prejudicii aduse administrației și cu raport motivat Regelui de către Ministru.

Direcțiunea generală se compune de un director general însărcinat cu conducerea tuturor serviciilor exploatărei, în numele ministrului, și de un subdirector general, putând ține locul directorului în limita puterii ce i se dă de către acesta.

Administrația centrală coprinde serviciile următoare:

Serviciul secretariatului general și al personalului, serviciul medical, serviciul contencios, contabilitatea generală, serviciul comercial, serviciul mișcării, serviciul tracțiunii, serviciul atelierelor și materialului mișcător, serviciul întreținerii, serviciul economatului, serviciul de lucrări noi, serviciul docurilor și podurilor.

Fie care serviciu e condus de un cap de serviciu asistat de unul sau mai mulți sub-capi.

Serviciile exterioare. — Rețeaua este împărțită în șase circumscripții; în fie-care din ele, este o inspecție de tracțiune și o divisiune de întreținere. Fie-care divisiune de întreținere e împărțită în trei sau patru secțiuni; secția, la rândul său e împărțită în două sau trei zone. O zonă coprinde două sau trei districte și districtul un număr de sub districte sau distanțe variind de la două la șapte, după importanța liniilor și a căilor de garagiu din stațiuni.

Circumscripțiile inspecțiilor de mișcare de trac-

țiune și ale divisiunilor de întreținere sunt aceleași pentru cele trei servicii; capii respectivi trebuie să se strângă fie-care săptămână la zi fixă, sub președinția celui mai vechiu, pentru a trata toate afacerile serviciului comun. Serviciul exterior al atelierelor depinde de administrația centrală.

Rusia

Afară de drumul de fer transcaspian și cele din marele ducat al Finlandei, direcțiunea tuturilor căilor ferate rusești cu tracțiunea mecanică depind de ministerul căilor de comunicație. Departamentul drumurilor de fer din acest minister este însărcinat să supravegheze companiile private și să se ocupe cu chestiunile de ordin general și direcțiunea drumurilor de fer ale statului e însărcinată specialmente cu administrația liniilor exploatate de guvern.

Chestiunile relative la organizarea drumurilor de fer în Rusia, la regulamentarea exploatărei și a raporturilor lor cu publicul, precum și grija de a interpreta și de a complecta statutul general al drumurilor de fer ruse, sunt de competența consiliului afacerilor de căi ferate, presadat de ministrul căilor de comunicație.

Proiectele cele mai importante din punctul de vedere al însemnătății lor economice și al costului lucrărilor sunt examinate de consiliul de ingineri. Președintele acestei instituțiuni tehnice superioare din ministerul căilor de comunicație este numit de puterea supremă.

Cercetarea unor anumite chestiuni de ordin administrativ și economic este încredințat consiliului ministrului căilor de comunicație. Afacerile relative la stabilirea tarifelor și la repartizarea părților ce revin diferitelor drumuri de fer cari au participat la un acelaș transport, sunt examinate la ministerul de finance de către departamentul afacerilor de căi ferate, de către comitetul tarifelor și de către consiliul afacerilor de tarife.

Controlarea dărilor de seamă precum și controlul efectiv a unor linii private și al tuturilor drumurilor de fer ale Statului, se face direct de organele locale și de administrația centrală imperială a controlului. În ceea-ce privește poliția, transportul poștei și agenților săi și serviciul telegrafic al Statului, drumurile de fer au și relațiuni cu ministerul de interne.

Resultă din această expunere că drumurile de

fer în Rusia, deși sunt subordonate ministerului căilor de comunicație, mai au raporturi forțate și cu multe alte instituțiuni ale Statului.

Organul central de administrație ale fiecărei linii, închiriate sau aparținând unei companii private, este consiliul de administrație al societății. La liniile guvernului el este înlocuit de direcția drumurilor de fer ale Statului. Organul administrativ și executiv este, pentru fie-care drum de fer, direcțiunea liniei.

Cestiunile și afacerile cari interesează toate drumurile în general sau numai un oare-care număr dintre ele, sunt mai toate discutate în adunările represintanților drumurilor de fer.

Drumurile de fer ale Statului.— Ministerul are direcțiunea superioară a drumurilor de fer în ceea ce privește supravegherea generală, măsurile relative la regularitatea și la securitatea circulațiunii și la reglementarea raporturilor cu publicul.

Organele superioare ale ministerului căilor de comunicație, cari au a trata chestiunile relative la drumuri de fer sunt: 1) Consiliul afacerilor de drumuri de fer. 2) Consiliul ministerului. 3) Consiliul inginerilor. 4) Departamentul afacerilor de drumuri de fer având cinci divisiuni și patru comitete consultative tehnice și anume: divisiunile administrative, de întreținere și de recepție, de mișcare, tehnică și a condițiunilor de transport și comitetele podurilor și lucrărilor de artă, construcțiunilor instalațiunelor semnalelor și în fine materialului mișcător. 5) Administrația drumurilor de fer ale statului coprinzând nouă servicii: Secretariatul, divisiunea tehnică, divisiunea de exploatare, divisiunea comptabilității, divisiunea comercială, divisiunea economatului, divisiunea compturilor, divisiunea contenciosului și serviciul sanitar.

Supravegherea generală a drumurilor de fer private ale statului o face inspecția drumurilor de fer. De acelaș minister depinde inspecția usinelor, însărcinată cu controlul furniturilor făcute.

Rețeaua liniilor statului este împărțită în direcțiuni locale având un serviciu central și servicii exterioare.

Administrația centrală e compusă din secțiile următoare: Secretariat, mișcare, întreținere, tracțiune și ateliere, economat, serviciu comercial, serviciu sanitar și contencios.

Cu efectuarea serviciului exterior inspectorii de

mișcare, inspectorii de tracțiune și capii de distanțe pentru întreținere.

Pe lângă fie-care direcție locală funcționează sub președința directorului, un consiliu de direcție compus din capii de serviciu al calei și clădirelor, al exploatărei și al tracțiunii. Afară de aceasta mai este și un oficiu de control, depinzând de controlul Imperiului care este însărcinat cu examinarea bugetelor, a veniturilor și cheltuelilor, a cererilor de credit, a recepțiunii și întrebuințării materialului, a revisuirii inventărilor, a operațiunilor de adjudecarea pentru furnituri și lucrări.

Drumuri de fer private — Principalele diferențe între organizația administrației drumurilor de fer private și aceia a drumurilor de fer ale statului sunt următoarele:

În capu lor se află un consiliu de administrație, ales de acționari, care este responsabil în acelaș timp și față de acționari și față de guvern.

Directorii locali sunt numiți de guvern dintre candidații presințați de societate, ei sunt considerați ca funcționari ai statului și figurează în această calitate în cadrele ministerului căilor de comunicație. Comptabilitatea e ținută conform regulilor generale ale comerțului, iar nu conform cu normele prescrise la comptabilitatea administrațiilor statului. Dările de seamă și proiectele de buget trebuie totuși să fie presintate în forma generală adoptată pentru drumurile de fer ale statului.

Din punctul de vedere economic, administrațiunile private depind și de acționari ca și de stat care și-a rezervat dreptul de a examina bugetele lor prin comisiuni compuse din membri ai ministerului căilor de comunicație, ai ministerului de finanțe și ai controlului Imperial.

În ce privește partea tehnică, administrația este răspundătoare, către ministrul căilor de comunicație, de starea generală a călei, a lucrărilor a clădirilor și a materialului mișcător.

Serbia

Rețeaua drumurilor de fer sârbesci este administrată de o direcție formând o administrație specială pusă sub controlul ministerului de lucrări publice.

Toate cestiunile de ordin general, precum elaborarea reglementelor, tarifele, orarele trenurilor

numirile, adjudicările pentru lucrări și furnituri etc. sunt supuse aprobării ministerului.

Direcțiunea este subîmpărțită în următoarele opt secțiuni :

Serviciul general, comptabilitatea, economatul, controlul veniturilor, tarife, mișcare, construcțiune și întreținere, mașini.

În capul administrațiunei se află un director asistat și înlocuit, în cas de absență, de un inspector general.

Directorul, inspectorul-general, capii de secții și doi raportori, unul pentru chestiile juridice, cel-alt pentru afacerile sanitare, compun un comitet executiv al drumurilor de fer, chemat să-și dea avisul asupra tuturilor cestiuilor de personal, asupra afacerilor de serviciu de uă oare-care importanță, concernând mai multe secțiuni, asupra proiectului de buget anual și, în genere, asupra tuturilor cestiuilor care îi sunt supuse de director sau de unul din membrii comitetului.

Pe lângă aceasta mai există, ca corp consultativ, pentru chestiile relative la tarife, un comitet de tarife. Tot ce concerne serviciul exterior se află concentrat în mâinile direcțiunei. Nu există inspecțiuni exterioare sau sub-direcțiuni. Capii gărilor execută ordinele ce primesc de la direcție. Pentru întreținerea calei, liniile sunt împărțite în secții, în fine depozitele fac serviciul tracțiunei.

Spania

Toate liniile, în Spania sunt concesdate la companii private, supuse cotrolului ministerului de lucrări publice. Două biurouri ale uneia din direcțiunile acestui departament se ocupă, unul de chestiunile relative la concesiuni și la construcția liniilor, cel-lalt de cele care concernă exploatarea. Uă secție a consiliului consultativ a drumurilor de fer are în atribuțiunile sale inspecția tehnică și administrativă a liniilor în exploatare și în construcție. Rețeaua liniilor spaniole e împărțită în șase divisiuni de control; în capul fie-cărei din ele se află un inginer cap, asistat de un personal numeros de ingineri civili și de ingineri mecanici, de inspectori-generalii și speciali, de comisari, etc.

Chestiunile de construcția liniilor, aprobarea proiectelor generale de lucrări și proiectelor speciale de gări și lucrări de artă, confecționarea reglementelor de exploatare și de tarife, chestiunile

relative la parcul materialului mișcător, aprobarea orarielor trenurilor și a măsurilor de luat din punctul de vedere al siguranței etc., constituiesc principalele atribuțiuni ale ministerului de lucrări publice.

Dacă considerăm organizația administrativă a celor trei principale companii (drumul de fer Nord Madrid-Saragossa Alicante și Andalusia), găsim în capul administrației, un consiliu de administrație delegând cea mai mare parte a puterilor sale unuia sau mai multor comitete și unei direcțiuni.

Din punctul de vedere al administrațiunei centrale, serviciile sunt în genere, foarte sub-împărțite. Ast-fel sunt patru-spre-zece sub-divisiuni la direcția drumurilor de fer Nord (secretariat, personal, contencios, comptabilitate centrală, comptabilitatea materialului și tracțiunei, controlul cheltuielilor, casieria centrală, serviciul comercial, controlul veniturilor, serviciul medical, serviciul mișcărei, serviciul de reclamațiuni, serviciul tracțiunei și serviciul întreținerii).

La drumul de fer Madrid-Saragossa-Alicante, e uă direcțiune generală coprinzând serviciile secretariatului, comptabilității generale și casieriei, al contenciosului, al minelor și serviciul medical, și uă sub-direcțiune reunind serviciile de întreținere, de material și tracțiune, de exploatare și de construcții.

Direcțiunea generală a drumurilor de fer din Andalusia are divisiunile următoare : secretariat, contencios, comptabilitate generală și casă, serviciu comercial, serviciu de mișcare, material și tracțiune, întreținere, serviciile mgaasinelor.

Din punctul de vedere al serviciilor exterioare, liniile sunt, în genere, împărțite în inspecțiuni de exploatare, inspecțiuni de tracțiune și divisiuni de întreținere depindând de serviciile centrale.

Suedia

În Suedia, toate afacerile administrative cari nu sunt considerate ca destul de importante pentru a fi tratate și decise înaintea Regelui și prin Rege, în consiliu, sunt încredințate unor direcțiuni regale, cari, după instrucțiunile date de Rege fie-căreia din ele, exercită aceiași putere administrativă ca și miniștrii din cea mai mare parte din cele alte state europene.

Din acest fapt rezultă că direcțiunea drumuri-

de fer ale statului, în Suedia, are o autonomie, o libertate de acțiune și puteri cari nu se găsesc aiurea.

Direcțiunea numesce și revocă tot personalul. Efectivul personalului din fie care ramură de serviciu este fixat de Rege, în consiliu, după propunerea direcțiunei.

Bugetul nu este supus parlamentului ci prezentat aprobării Regelui.

Tarifele generale sunt de asemenea decretate de Rege.

Pentru toate afacerile de serviciu, direcțiunea are plina și întreaga libertate de acțiune.

Creditele pentru cheltuielile de instalări noi și cumpărare de material mișcător sunt votate de Parlament.

Direcțiunea generală coprinde patru servicii: Casa de statistică, materialul, atelierile și tracțiunea, calea și clădirile, mișcarea și tarifele.

În capul fie-cărui serviciu este câte un director și directorul general este capul întregii administrațiuni.

Liniele sunt împărțite în trei secțiuni și în fiecare din ele se regăsește aceiași împărțire a serviciilor executive ca și la administrația centrală. adică :

Material, ateliere și tracțiune, cale clădiri, mișcare tarife. Fie-care ramură de serviciu este condusă de un sub cap care nu depinde de cât de directorul serviciului corespunzător din administrația centrală.

Nu există instituțiune specială pentru controlul, companiilor private.

Supravegherea calei este încredințată direcțiunei regale de poduri și șosele, și controlul exploatarei este exercitat de direcția generală a drumurilor de fer ale statului.

Considerațiuni generale

Vom examina succesiv :

I. Direcțiunea ; II. Organizarea serviciilor de administrația centrală ; III. Organizarea serviciilor exterioare sau regionale ; IV. Instanțele superioare (intervenția și controlul statului, consiliile de administrație, comitetele de direcțiune, etc.).

I. *Direcțiunea*. — Direcțiunea superioară a tuturor serviciilor dintr-o administrațiune de drumuri de fer este încredințată, afară de rari excepțiuni, unui cap unic, purtând titlul de director, de

director general sau de președinte al direcțiunei.

Așa dar principiul unei direcțiuni unice pare generalmente admis.

Puterile conferite acestui cap sunt mai mult sau mai puțin întinse ; vom avea ocasiunea să vorbim mai departe de legăturile ce are cu instanțele superioare ca ministere, consilii de administrație, comitetele de direcțiune sau altele ; vom examina, de o cam dată, atribuțiunile sale din punctul de vedere de dirigere serviciilor puse sub ordinele sale

Suntem în prezența a două sisteme: 1) Directorul tratează direct, cu capii de servicii ale diferitelor departamente, toate afacerile cari trebuie să fie supuse aprobării sale: 2) Directorul trebuie, tot-d'a-una, să ia avisul unui consiliu de direcțiune compus din capii de servicii. Afacerile sunt tratate în conferințe cu caracter sau simplu consultativ sau deliberativ.

Une-ori directorul sau președintele direcțiunei, pe lângă înalta supraveghere a întregii gestiuni a afacerilor, mai are și direcțiunea efectivă a unui departament al administrațiunei centrale.

Partisanii primului sistem invoacă principiul unității de direcțiune, necesitatea unui singur comandament, partisanii celui de al doilea sistem, recunoscând totuși justetea acestei apreciațiuni, o temperează argumentând că un singur om neputând avea cunoștințe universale și o egală competență pentru serviciile multiple și de ordin așa diferit cari constituiesc o administrațiune de drumuri de fer, este natural de a avea pe lângă director și un consiliu de administrațiune în care toate afacerile de o oare care importanță, — și mai toate sunt de acest fel — să fie examinate în comun și după importanța mai mare sau mai mică ce se dă acestui principiu; aceste conferințe sunt sau consultative, sau deliberative, opiniunea majorității având un caracter obligatoriu. Ei mai invoacă încă, spre întărirea opiniunei lor, ca multe chestiuni interesând mai multe servicii de odată este logic ca ele să fie tratate în comun de părțile interesate și că este folositor de a se lua și avisul membrilor direcțiunei.

De sigur, toate aceste rațiuni sunt puternice, și lăsând la o parte că cutare sau cutare soluțiune poate să fie dictată de considerațiuni speciale dacă privim discuțiunea numai din punctul de vedere al principiilor, nu s'ar putea întoarce argumen-

tele contra aceloră chiar cari le învoacă, și mai întâiu de toate nu s'ar putea face o critică fundamentală? Sistemul de al doilea ia or ce spirit de inițiativă, or ce răspundere individuală, fie-care putând să se retragă în dosul opiniei unei majorități.

Nu se face oare și o idee greșită asupra atribuțiilor unui director? Nimeni nu s'a gândit nici o dată să exige de la un cap de orhestră să cânte singur toate pățile unei simfonii: nu se contestă cu toate acestea, necesitatea unui cap de orhestră. De ce să se pretindă mai mult de la un director? Și dacă se recunoaște că diversitatea serviciilor unei administrațiuni de drumuri de fer necesită specialități, că cestiunile administrative, financiare, comerciale, cestiunile relative la material și tracțiune, la exploatarea tehnică, la întreținere și la construcțiune trebuie să fie tratate de oameni speciali, de ce să se admită, de altă parte, competența unei conferințe compusă din capii serviciilor de ordine absolut diferit, în toate materiile supuse la această conferință?

Nu este mai raționat să se lase fie-cărui cap direcțiunea și răspunderea serviciului său?

Această n'are el, în personalul superior din departamentul său, un consiliu natural și realmente competente.

Dacă o cestiune atinge diferite servicii nu poate lua avisul colegilor săi interesați și să supui casul directorului, care poate aprecia, după ce a ascultat diferitele părți. — fără ca pentru aceasta să se stabilească în principiu că afacerea trebuie să vină în conferința în care majoritatea membrilor n'are competența cerută?

S'ar putea spre a se demonstra fundarea acestor opinii, cita exemplu unor conferințe cari, chemate la început să se pronunțe asupra tuturilor afacerilor, au văzut că nu resolvă de cât chestiuni de personal; unor administrațiuni cari, după ce au avut comitete de direcțiune, și nu înțelegam prin această expresiune uă delegațiune a consiliului de administrație, dar uă direcțiune compusă din mai mulți directori (trei în genere). Renunțând la acest sistem și revenind la acela cu director unic.

Se poate de asemenea obiecta că opinia contrară are rațiunile sale, de oare-ce este admisă de uă mulțime de administrațiuni. Totuși credem că, atunci când circumstanțele o permit, principiul

responsabilității trebuie să fie principiul dominat, și că azi ce răspundere, este a implica în acelaș timp libertatea și mijloacele de acțiune. Capii diferitelor departamente, în limita puterilor ce le sunt date de director, trebuie să aibă direcțiunea și răspunderea serviciilor ce le sunt încredințate, natura funcțiunilor lor preținând un spirit de inițiativă a cărui manifestare de ar fi împedicată s'ar cauza multe inconveniente. Misiunea unei perfecte armonii între servicii de unitate de vederi, aparține directorului, acesta conduce, cu colaborarea capilor de serviciu. Rolul său este de a cunoaște necesitățile serviciilor și de a căuta mijloacele de a le satisface la timp, de a ține, balanțe egală între toate organele, de a veghea ca toate să concure pentru un acelaș scop, o bună exploatare de a ridica moralul.

Dacă mai adăogăm că el este intermediarul natural între direcția și autoritățile superioare, consiliile de administrație, ministerele sau altele, misiunea sa este destul de grea pentru a nu mai fi nevoie să ne gândim a'i atribui funcțiuni universale cari sunt naturalmente și de drept între capii de servicii ai administrațiunii. Este o descentralizare de puteri și de atribuțiuni care este necesită de însăși forța lucrurilor.

II. *Organizarea serviciilor de administrație centrală.*—De și există o mare varietate de sisteme se regăsește peste tot tendința de a grupa împreună serviciile de acelaș fel, se ajunge ast-fel la un număr mai mare sau mai mic de secțiuni, dupe cum se voește a se reuni acela cari au oare cari relațiuni între ele sau a se face o subdivisiune pentru fie-care serviciu. În unele țări, este nevoia să se țină socoteală în modul de organizare, de deosebirea care se face între personalul tehnic și cel administrativ.

Funcțiunile superioare, chiar cele de directori, sunt ocupate fie de ingineri, fie de persoane cari n'au făcut de cât studii administrative sau de drept. De aci preocupă de a stabili o clasificare a afacerilor cari în practică, este foarte greu să se observe, căci în realitate este foarte greu să se tragă o linie de despărțire bine distinctă. Fără a insista mai mult asupra acestui punct pe care ne mulțumim a'l semna numai, dacă trecem la împărțirea serviciilor, ele sunt cel puțin în număr de trei.

În acest caz, prima secțiune cuprinde secretariatul, afacerilor de ordin general, comptabilitatea, serviciul casieriei, afacerile de personal, contenciosul etc. A doua secțiune cuprinde mișcarea, tracțiunea, serviciul comercial, tarifele, reclamațiunile, controlul veniturilor etc. A treia centralizează toate serviciile tehnice, adică întreținere, a lucrărilor de construcție, materialul mișcător și atelierele.

Une ori serviciile de mișcare, de tracțiune și de ateliere nu formează de cât uă singură divisiune numită a exploatărei, pe când serviciul comercial (manipularea comercială, tarife și reclamațiuni) formează altă divisiune. Controlul veniturilor și revisuirea caselor constituie de asemenea une-orî o divisiune specială. În fine, urmărind ideia de împărțire, se ajunge a se separa toate serviciile precum: secretariatul general și personalul, comptabilitatea contenciosul, serviciul medical, mișcarea, tracțiunea, materialul mișcător și atelierele, economatul, întreținerea și lucrările, tarifele, controlul veniturilor, reclamațiunile, etc.

Se pot formula obiecțiuni tot așa de bine contra unei prea mari concentrări ca și contra unei prea mari împărțiri.

În adevăr, în primul caz, ești condus, de exemplu, să reunești servicii care, sub denumirea de tehnice, sunt totuși de ordin foarte diferit și cer aptitudini și cunoștințe speciale, precum: întreținerea și lucrări de uă parte, tracțiunea, materialului mișcător și atelierele, de altă parte.

Dacă, sub numele de exploatare, se înțelege atât mișcarea cât și tracțiunea, serviciul materialului mișcător și al atelierelor, nu ne găsim într'o situațiune analoagă, și ce devine atunci principiul divisiunii competintelor? Căci, curioasă anomalie de observat, tocmai în țările în care se întâlnește cea mai mare grijă a specialităților, se găsesc aceste împărțiri.

Une ori la serviciul de mișcare este anexat numai acela al tracțiunii limitat la ducerea trenurilor.

Capii depositelor depind de serviciul mișcării pentru întreținutarea locomotivelor și de serviciul materialului și al atelierelor pentru buna întreținere și reparațiunea mașinilor în depozite. Oare nu se dă ast-fel naștere la conflicte de atribuțiuni și nu este inconvenient de a avea un personal depinzător de mai mulți capi și, prin urmare, primind ordine cari adesea ori pot să fie contradicții? De

altă parte, dacă pentru a evita aceste inconveniente împingi prea departe divisiunea serviciilor, cari adesea în defectul contrariu. Se împart serviciile cari mereu au forțamente relațiuni între ele și aceasta în detrimentul armoniei și chiar a disciplinei.

De sigur controlul veniturilor s. l. prin importanța sa, justifică o împărțire specială, dar nu exige și niște raporturi constante cu personalul gărilor care este sub ordinele directe ale serviciului de mișcare? De aci nasc dificultăți și plângeri adesea fondate. Cutare explicațiune cerută de controlul veniturilor e dată incompletă sau târziu, cutare cercetare e rău interpretată și personalul are tot-d'a-una tendința să se sustragă de la ordinele ce nu emană de la acei pe cari nu-i consideră de capii săi imediați. Acelaș defect se poate semnala și contra serviciului de reclamațiuni, dacă constituie o secțiune specială. Importanța ce are elaborarea tarifelor justifică de asemenea preocuparea mai multor administrațiuni de a face un serviciu special: dar de altă parte, aplicarea tarifelor este dânsa de o mai mică importanță? și când e vorba, fie de calcularea taxelor în traficurile locale sau directe, fie de verificarea lor, serviciul exploatărei nu este el continuu și forțamente în chestie? Toate aceste considerațiuni au părut destul de puternice pentru a determina pe unele administrațiuni să creeze o divisiune specială, dar nu independentă de tarife, și de a o anexa la secția exploatărei.

Tot ast-fel a face o divisiune a parte din tracțiune, limitată la serviciul locomotivelor și depositelor, este a te expune forțamente la unele inconveniente și în primul loc la acela de a avea două servicii de reparațiunea mașinilor.

În ce privește serviciul Economatului se găsesc mai multe sisteme: unele administrațiuni au un economat general, însărcinat cu furnisarea pentru toate serviciile; alte, fără a face uă divisiune independentă, o anexează, cu aceeași destinație, pe lângă alt serviciu, în genere pe lângă al materialului și al atelierelor; unele lasă fie-cărui serviciu grija de a veghea asupra aprovizionării cu materialul ce i este necesar, având un economat comun numai pentru furniturile de biuro, imprimarele, formularele etc. — Alte ori este un sistem mixt, întreținerea având a se ocupa de furnisarea materia-

lului său de superstructură a calei și serviciul magasielor generale fiind alipit de cel al materialului.

Avantajele invocate de partisanii primului sistem, adică mai ales unitatea de serviciu, nu pare a fi căpătat multe aprobări, căci în genere este adoptat sau sistemul mixt pe care l'am menționat, fie acela de a lăsa fie cărui serviciu grija de a se aproviziona singur.

Dacă considerăm toate ramurile de serviciu cari constituiesc o administrație de drumuri de fier, se poate zice că unele dintre ele presintă o afinitate naturală, care, observată, ar conduce la următoarea împărțire: 1^o Sunt servicii pur administrative precum secretariatul general, comptabilitatea, și finanțele, contenciosul, etc. 2^o Este apoi o serie de servicii cari având nevoie de un concurs mutual și în aceeași ordine de idei, poate să fie grupate împreună sub denumirea generală de exploatare, ast-fel sunt mișcarea, afacerile comerciale, reclamațiunile, controlul veniturilor, tarifele, etc. 3^o Chestiunile relative la materialul mișcător și la tracțiune, prin specialitatea chiar a cunoștințelor pe care le exige, justifică un serviciu special; 4^o Tot ast-fel este și cu întreținerea calei și construcțiile.

Ast-fel, lăsând de o parte condițiunile speciale cari justifică ori ce altă împărțea și punându-ne dintr'un punct de vedere teoretic, s'ar putea zice că împărțirea naturală a serviciilor administrațiunii centrale ar fi următoarea: 1) *Administrația generală*, 2) *Exploatare*, 3) *Material de tracțiune*, 4) *Cale și lucrări*. — Fie-care din aceste secțiuni putând avea un număr mai mare sau mai mic de subdivisiuni

Această împărțire, la care suntem conduși prin considerațiuni, am putea zice pur teoretic, pare că este sancționată și de practică, de oare-ce o găsim adusă de un mare număr de administrațiuni și mai ales de administrațiuni cari ocupă rîndul întâi din punctul de vedere al desvoltărei, al importanței și al bogăției rețelelor.

III. *Organizarea serviciilor exterioare sau regionale*. — Ne aflăm în față a două sisteme de organizație bine distincte; în primul, sub raportul serviciilor executive—adică a celor de exploatare, material și tracțiune, întreținere și construcție, — liniile unei rețele sunt împărțite

în circumscripții, și executarea și supravegherea serviciilor sunt încredințate unor agenți purtând titluri diverse de inspectori de mișcare sau de exploatare, de inspectori de material și de tracțiune, de capi de divisiie de întreținere, etc. Dacă uneori serviciul materialului pe linii este distinct de al tracțiunei, dacă în loc de divisiuni de întreținere cu secții și subsecții, nu sunt de cât secții, dacă serviciul întreținerei este unit cu cel de lucrări sau nu, dacă pentru controlul veniturilor sunt agenți speciali, acestea sunt detalii de organizație. Dar principiul este că fie-care serviciu executiv are organe regionale, independente unele de altele și puse sub ordinele serviciilor centrale corespondente.

Pe lângă aceasta, niște inspectori atașați la administrația centrală au misiunea să inspecteze serviciile regionale.

Al doilea sistem este cu totul altul: Plecând de la ideia că imediat ce o rețea, aparținând unei aceleași direcțiuni, atinge o desvoltare mai mare ca lungime și ca trafic, nu se mai poate conduce de la centru serviciile exterioare și trebuie să se descentralizeze serviciile în interesul mersului regulat și repede al afacerilor s'a împărțit rețeaua în mai multe oficii de exploatare independente unele de altele, dar depinzând de administrația centrală, și aceste oficii de exploatare au executarea și supravegherea tatulor serviciilor active ale regiunei. — Acest sistem, din punctul de vedere teoretic, presintă neapărat o parte atrăgătoare și de aceia și are destui partisani. Dar în practică aplicarea lui n'a dat rezultatele ce se așteptau și în loc de o descentralizare, s'a ajuns la o și mai mare centralizare, s'a creat un organ administrativ mai mult, în detrimentul expedierii repede a afacerilor și a unui control efectiv.

N'am putea invoca alte argumente mai puternice pentru susținerea aserțiunei noastre, de cât motivele desvoltate în față Parlamentului prusian, de către ministru de lucrări publice, pentru suprimarea oficiilor de exploatare. După ce a arătat că atunci când în 1880 s'a creat organizarea drumurilor de fer în Prusia, a fost nevoie să se ție seamă de condițiunile speciale create prin răscumpărarea drumurilor de fer, și că în multe părți a trebuit să se admită considerațiuni istorice, interese generale și locale, de unde a rezultat împărțirea actu-

ală a rețelei în 11 direcțiuni și 75 oficii de exploatare, d-l de Thielen, demonstrează că aceleași motive ne mai existând astăzi, se impune o schimbare de organizație.

— «Există, a zis dânsul, oficii de exploatare cari au rețele variând între 170 și 450 klm. și direcțiuni a căror lungime de linii variază de la 1,300 4,000 klm. Această disproporție n'a fost motivată n primul rând intențiunea traficului, ci de considerațiuni istorice. Este evident, pe de altă parte, că dacă oficiile de exploatare de 450 klm. și direcțiile 4,000 pot fi administrate cu succes, existența oficiilor de 170 klm. și a direcțiunilor de 1,300 nu poate fi justificate din punctul de vedere economic. Experiența făcută în timp de patru-spre-zece ani a demonstrat că districtele cele mari nu sunt mai rău administrate de cât cele mici, din contra....

«Impărțirea administrației în trei instanțe: minister, direcția și oficii de exploatare complică mecanismul și cauzează cheltueli mari; a fost necesar din cauza dificultăților de luarea în stăpânire a liniilor de către stat, dar astăzi presintă inconveniente cari întrec avantajele. Nu încapă îndoială că ea a provocat mărire considerabilă a corespondenței. Nu e mai puțin adevărat că împărțirea puterilor și răspunderii a avut consecințe funește asupra întregii cestiuni. Tocmai serviciul de exploatare, mai puțin de cât ori care altul, poate să admită o ast-fel de împărțire de atribuțiuni și de răspundere. Inițiativa personală și sentimentul răspunderii determină succesul.

«Pentru aceste motive, guvernul crede că trebuie simplificat sistemul de administrație și că simplificarea trebuie să constea în suprimarea oficiilor de exploatare. Nu poate să fie nici o vorbă care din cele două instanțe executive trebuie suprimată; singura care poate să dispară este oficiul de exploatare, Districtul său este prea mic ca să poată să îngrijească cu succes interesele serviciului și traficului.

«Nici un oficiu nu poate lua o măsură de oarecare importanță fără a se pune în corespondență cu alte oficii sau fără a recurge la aprobarea direcțiunei. De altă parte, în cele mai multe cazuri, direcțiunile nu pot lua nici o decizie, fără a cere un raport oficiului de exploatare: se pierde ast-fel mult timp și se cheltuiește multe parale fără avantaju apre-

ciabil pentru administrațiune. Este evident de asemenea că multe din cestiunile locale nu pot să fie regulate chiar de direcțiune, de unde necesitatea unor organe locale pentru efectuarea acestor servicii locale. Aceste organe trebuie să fie cât mai independente posibil. Ele trebuie să primească niște instrucțiuni clare și precise; în limita puterii ce li se va conferi; ele vor avea toată răspunderea, dar vor fi însă autorizate a lua măsurile pe cari le vor crede necesare.

Un alt membru al Parlamentului, în aceeași ședință, se exprimă ast-fel: «Defectul capital al administrațiunei actuale, residă în faptul că oficiile de exploatare au devenit, în realitate niște mici direcțiuni. Aceasta n'a fost intențiunea care a presidat la crearea lor. Dar aceste oficii având atribuțiunile unei prime instanțe administrative, n'au mai putut să se ocupe principalmente de serviciul executiv; sunt prea încărcate cu corespondențe, redactări, rapoarte și alte lucrări de biurou.

Cu modul acesta, s'a creat și alimentat spiritul biurocratic ce se manifestă prin rolul de mici direcțiuni ceși -au până la un punct, oficiile de exploatare. Dorința de a avea un contact mai direct între instanțele administrative și publicul n'a fost nici odată realizate de către oficiile de exploatare cum s'ar fi vrut, de oare-ce ele nu sunt competente în multe cestiuni care interesează publicul

Dacă ast-fel sunt învinuirile aduse unui sistem care a fost aplicat pe o scară mare, într'o perioadă pe patru-spre-zece ani, nu se poate dice că de fapt este condamnat și nu se poate da fără contestare preferința celui d'ântei care are pentru el sancțiunea unei lungi practice în numeroasele țări în care este aplicat. Cel puțin aceasta este opinia noastră.

IV. *Instanțele superioare. Intervenția și controlul Statului. Consilii de administrație. Comitete de direcție, etc.* — Rețelele de drumuri de fer, fie ele ale unor societăți private sau ale Statului, și exploatarea lor facă-se de către Stat, de societăți chiriașe sau proprietare, ele depind tot d'auna de una sau mai multe autorități superioare ale Statului, de ministerul de lucrări publice, de ministerul căilor de comunicație de al finanelor sau al comerțului, de mai multe dintre ele sau de alte instituțiuni chiar; aceasta depinde de regimul politic și administrația din diferitele țări.

Dacă, în mod general, statul intervine ca reprezentatul natural al intereselor publice, dacă, în această calitate, el trebuie să se pronunțe asupra stabilirii și modului de construcție al liniilor, el are de asemenea de aprobat toate măsurile de exploatare de ordin general și mai are misiunea de a-i apăra interesele tezaurului public când acestea sunt în joc. — Dar alături de acest rol, statul intervine mai mult sau mai puțin în administrația chiar a drumurilor de fer, după cum e vorba de rețele care îi aparțin sau de cele concedate societăților private; din potrivă, pentru drumurile de fer private în lipsa organelor administrative ale Statului, alte instanțe superioare sunt întrepuse între direcție și Stat. Suntem deci conduși a considera separat ambele cazuri.

1. *Drumuri de fer private.* — Ca instanțe superioare, găsim pe Stat, consiliile de administrație și uneori niște delegațiuni ale consiliului de administrație, numite de regulă comitete de direcție.

Lăsând la o parte cestiunile relative la construcția unor linii noi, la concesiuni de rețele, pentru a nu ne ocupa de cât de cele concernând exploatarea, Statul intervine în toate afacerile de ordin general, omologarea tarifelor, aprobarea orariilor tocmelilor și reglementelor de transport etc, el exercită în plus, o supraveghere care se întinde de obicei asupra întreținerii căilor și a lucrărilor dependente, întreținerea materialului fix și materialului mișcător, asupra efectuării lucrărilor de refacție și a lucrărilor complementare, asupra compunerii și mișcării trenurilor, asupra serviciului interior al gărilor și la tutulor părților de exploatare tehnice asupra aplicării tarifelor, perceperea taxelor și ori ce altă parte a exploatarei comerciale etc., el controlează în fine, gestiunea financiară a companiilor.

Nimeni n'a contestat nici o dată, dreptul și datoria Statului de a interveni în exploatarea drumurilor de fer, prea sunt în joc multe interese vitale ale statelor pentru ca să nu i se reserve grija de a veghea asupra-le.

Dar dacă se consideră multiplicitatea formelor de îndeplinit pentru aceasta se naște întrebarea dacă ea nu constituie un obstacol inevitabil la repede expediere a afacerilor cari, pentru o administrație de drumuri de fer, mai mult de cât pentru ori-care alta, este o condițiune cesențială.

Se invinuesc adesea companiile pentru complicata lor organizație administrativă, marea lor biurocrație. Chiar dacă admitem că aceasta invinuire este fondată, nu este ea, în parte, o consecință a bucăților ce le sunt impuse, a memoriilor, a raporturilor, a pieselor de tot felul ce li se pretinde?

Controlul Statului, fie cât de sever, nici o plângere ridicată în contra, n'ar fi legitimă, dar dacă el se întinde la cele mai mici detalii de serviciu, dacă pentru ori ce cheltuială, ori-cât de mică ar fi ea, trebuie o aprobare, ni se pare că se depărtează de adevărata sa misiune și nu este oare locul să semnalăm și aci o contradicțiune? Nu se acuză zilnic societățile private că împing economiile a extrem pentru a distribui acționarilor cât mai mari dividende (de alminteri, drumurile Statului nu pot scăpa acestei acuzări, căci numai expresiunea variază, se zice că exploatarea este fiscală).

Ce devinne atunci această trică exagerată de prodigialitate administrativă?

Intervenția Statului este indispensabil, controlul sau trebuie să fie real și eficace, dar se poate dori, în limitele permise de legile organice ale fiecărei țări o simplificare a mecanismelor administrative care exercită acest control în interesul unei prompte expedițiunii a afacerilor; ele nu trebuie să fie o piedică la executarea normală a serviciului.

2. *Consiliile de administrație.* Studiând statutele după cari se conduc consiliile de administrație vedem, că toate urmăresc acelaș scop, să apere interesele acționarilor, și pentru aceasta consiliile sunt investite cu puterile cele mai întinse pentru administrațiunea societății. Această concentrare prevăzută de statute, a întregii administrațiuni în mâinile consiliului, este redusă în practică la porții mult mai mici. În adevăr, statutele dau în general drept consiliului de a delega uă parte din puterile sale unei alte persoane, chiar afară din consiliu, această persoană este directorul companiei. Uneori uă parte din atribuțiunile consiliului este delegată unei comisiuni aleasă din sânul său și care funcționează în mod permanent sub numele de comitet de direcțiune. La obiecțiunea ce se poate ridica în contra introducerii unui organ superior în plus, se poate cu drept opune oare cari avantagii, unele chestiuni, s. e., pot fi mai repede regulate fără a aștepta uă convocare a consiliului,

comitetul având puterea a face aceasta. Relativ la consiliile de administrație, nu putem zice alt ceva de cât că sunt un organ indispensabil în funcționarea societăților private.

3. *Drumuri de fer exploatare de stat.* Sunt împărțite în mai multe direcțiuni sau sunt administrate de uă singură direcțiune, după întinderea rețelelor, după condițiunile particulare create de rescumpărarea drumurilor de fer și formațiunea rețelelor.

Când sunt mai multe direcțiuni ele pot fi independente unele de altele, dar depind toate de uă singură autoritate superioară, un minister numit de lucrări publice, de căi de comunicație, de drumuri de fer sau având ori ce altă denumire după țări; une-ori pentru anumite cestiuni, fie financiare, fie economice, intervine și ministerul finanelor. Alături de acest cas, care este cel mai simplu, se găsește interpusă între minister și direcțiuni, alte instanțe, precum uă direcțiune generală de drumuri de fer, uă inspecție generală având atribuțiuni tehnice, administrative și de control, niște consilii de administrație, în fine, sub diferite denumiri și adesea aproape sinonime, se întâlnesc un număr de instanțe destul de mare.

Ceea ce am spus acum se aplică de asemenea și în cazul unei direcțiuni unice pentru uă întreagă rețea, regăsim aceleași instanțe superioare, cu excepțiune, naturalmente, de direcțiune generală.

Una din primele cestiuni ce s'au pus, este modul de organizație a administrațiunei rețelelor cari după rescumpărare, au atins niște lungimi cari întrec cu mult pe cele mai vaste rețele ale societăților private.— Este cert ca pe măsură ce se opera rescumpărarea, s'a trecut forțamente printr'o perioadă de tranzițiune, nu s'a putut înlătura brusc tradițiunile trecutului, a fost nevoia să se conserve administrațiile existente, rămânând ca ele să se confunde în urmă, s'a ajuns a se crea niște direcțiuni prezentând o mare varietate de lungimi de linie, cu intenția unei modificări viitoare; dar ideia dominantă și asupra căreia se pare că toată lumea e de acord, este necesitatea, — de a se împărți, de la uă limită oare-care, toată rețeaua în mai multe direcțiuni.

Dar, acest punct admis, divergințele de vederi se manifestă asupra mijlocului de a lega împreună aceste diferite direcțiuni, asupra unității de acți-

une ce trebuie să li se dea; de aci diversitatea instanțelor superioare pe care le găsim, datorită de asemenea și îndoitei preocupări de a ține compt de rolul statului ca administrator direct al drumurilor de fer și ca reprezentant al intereselor publice.— Plecând de la acest principiu că mai ales această din urmă datorie incumbă statului, unele guvernăminte au lăsat direcțiunilor uă destul de mare libertate din punctul de vedere administrativ propriu zis, rezervându-și mai ales afacerile de ordin general precum aprobarea instrucțiunilor și reglementelor organice, examinarea bugetelor, omologarea tarifelor, aprobarea orarelor trenurilor, a proiectelor liniilor noi și lucrărilor importante, a contractelor de furnituri și de lucrări trecând peste oare-care sume, etc.

Prin natura chiar a cestiunilor supuse, de diferitele direcțiuni, aprobării superioare, acestea tind deja către unitate de acțiune; dar, pentru a o face mai completă, în loc de niște noi instanțe administrative, cari presintă tot-d'a-una un mecanism complicat și greoiu, a venit ideia de a se lăsa direcțiunilor chiar, grija d'a realiza acest scop, prin crearea instituțiunilor comune ca: Asociațiuni cari să stabilească regulile și principiile de construcție și de exploatare, cari să fixeze și să unifice regulile prescripțiunile relative la transportul călătorilor, bagagelor și mărfurilor, la unificarea și aplicarea uniformă a tarifelor; — oficii pentru distribuția vagoanelor și pentru decontări etc. — S'a mers chiar mai departe în această cale; considerând că este uă serie de cestiuni administrative cari nu ar putea fi tratate independent de una sau mai multe direcțiuni, cari cer din contră, uă soluțiune uniformă, s'a părut că ar fi avantaju a le împărți între diferitele direcțiuni cu misiunea pentru fie-care din ele de a fi în anumite cestiuni, administrația girantă a celor alte toate.

Iată dar uă primă ordine de idei care a presidat la organizarea scrierilor și care conduce la minimum de instanțe superioare. — Alte state au creșut din contră, că trebuie să intervină mai direct în administrația rețelelor lor; de acolo s'a născut diverse instituțiuni, pentru a ajunge la acest scop și independent de aceste instituțiuni s'au gândit că, pentru a avea uă unitate de acțiune între diferitele direcțiuni, este bine de a le subordona unei direcțiuni generale.— Nimica mai just

la principiu, dar aplicarea corespunde scopului urmărit? — Trebuie mai întâiu, să se precizeze bine că prin direcțiune nu înțelegem concentrarea serviciilor executive exterioare într'un singur organ, al cărui rol l'am examinat deja sub titlul de oficii de exploatare, ci vorbim de direcțiuni având atribuțiunile care le sunt de obicei date. — Pentru a justifica existența lor în această calitate, trebuie naturalmente să se admită că ele au puterile necesarii pentru dirijarea efectivă a serviciilor. Existența unei direcțiuni superioare peste toate aceste direcțiuni, în scopul de a stabili uă legătură între ele și d'a ajunge la uă unitate de acțiune; se impune. — Dar examinând care sunt cestiunile asupra cărora ea este chemată a se pronunța, se vede că acestea au aproape toată nevoia și de aprobarea ministerială. — Iată dar două instanțe cari au aproape acelaș rol. — Să nu fie una prea mult?

Dacă această învinuire pare fundată, aceleași inconveniente vor crește cu numărul instanțelor. Mergând mai departe, unele state exercită asupra administrațiunei rețelelor lor în tocmai acelaș control ca și asupra companiilor private. Mi se pare că se face o supraveghere care este cel puțin exagerată.

Se poate de asemenea naște întrebarea care este rolul consiliilor de administrație pe lângă drumurile de fer exploatare de stat; nu sunt ele oare o imitare nepotrivită a instituțiunilor la fel chemate să represinte interesele acționarilor pe lângă societățile private? Acolo existența lor este justificată prin alte considerațiuni. În unele țări cu regim parlamentar, ministerele fiind supuse la numeroase fluctuațiuni politice, se expune a se vedea dispărând în administrația drumurilor

de fer, continuitatea de vederi, spiritul de tradițiune indispensabil pentru interpretarea și regularea numeroaselor cestiuni. Consiliul fiind, pe lângă aceasta, o instituție colectivă, poate lupta contra solicitărilor și se sustrage influențelor cari sunt adesea corolariul necesităților politice militante; în fine o parte din atribuțiunile ministrului fiind delegate consiliului, se asigură o mai repede expediare a lucrărilor.

Pentru a resuma ceea ce am scris relativ la instanțele superioare, fie vorba de drumurile de fer exploatare de companii private, fie vorba de drumurile de fer exploatare de stat, nu trebuie perdut din vedere că atât unele cât și cele-alte constituiesc niște întreprinderi eminamente comerciale și trebuesc deci să fie administrate ca atare, și dacă instanțele superioare sunt necesare, — și nimeni nu o contestă — multiplicitatea lor nu este adesea de cât un obstacol la buna funcționare a serviciilor și la o repede expediare a afacerilor.

În fine, pentru a termina expunerea acestor considerațiuni generale, să adăogăm că dacă, la începutul drumurilor de fer, putea să existe oare care neîncredere în administrațiuni având a juca un așa de mare rol în dezvoltarea economică a țerei, azi, când mai mult de o jumătate de secol a trecut, nu trebuie să se răsplătească devotamentul acestor administrațiuni, pentru binele public, serviciile eminente aduse în toate ramurile activității umane, gestiunea lor înțeleaptă, integră tinzând tot-d'a-una spre progres, și nu este permis a se formula urarea, — când cuvântul libertate este înscris peste tot — ca să li se lase și lor o oare-care independință de acțiune, — nu în interesul personal ci pentru interesul general?

Tradus de Petru Paul Peretz.

PROCES-VERBAL

Azi 10 Aug. stil nou 1899. Sub-semnații ingineri, foști elevi ai Școlii Naționale de Pod. și Șosele, întrunindu ne în localul Societății Politehnice, în dorința de a eternisa *recunoștința* ce datorim și păstrăm regretatului întemeetor al Școlii noastre, Gheorghe I. Duca, am însărcinat un comitet compus din D-nii I. Papadopol, Caracostea, Peretz, Zahariadi și Mihăescu, cu scopul de a ridica un bust în bronz, în localul Școlii Naționale de Poduri.

Domnul Director al Școlii de Poduri, va fi rugat a presida și înlesni lucrările acestui comitet.

Semnați :

1	G. Caracostea	14	Y. Papadapol	27	A. Pukliski
2	D. N. Daniilescu	15	Petru Paul Peretz	28	Th. Neagu
3	Al. Zahariade	16	Teodor Botez	29	A. Chechais
4	Ion Pâslă	17	C. Hălăceanu	30	C. Torocanu
5	N. Teodorescu	18	G. I. Popescu		
6	I. Jacovache	19	Const. Bălțeanu		
7	Const. Răileanu	20	Ion Moțoiu		
8	G. Frâncu	21	A. Georgescu		
9	Gh. Scutaru	22	P. A. Zahariade		
10	Gheorghe I. Macri	23	Roșiu		
11	Virgiliu N. Ionescu	24	G. A. Balș		
12	Gh. B. Nicolescu	25	A. Toussaint		
13	I. I. C. Brătianu	26	A. Constantinescu		

C O P I E

DUPA

petițiunea înregistrată la No. 13,536 din 12 August 1899 de D-nii Ingineri :

G. Caracostea

N. C. Michăescu

P. Zahariad

Petru Paul Pereț

RESOLUȚIE

*Se admite a se pune bustul, ori în
patrulaterul Central, ori în Bibliotecă
(ss) Dr. C. I. Istrati.*

Domnule Ministru,

*Foști elevi ai Școalei Naționale de Poduri și Sosele, pătrunși de cele mai adânci sentimente de recunoștință către fostul lor director și profesor **George I. Duca**, au decis să îi ridice un monument pentru păstrarea memoriei sale.*

Acest monument fiind destinat nu numai pentru păstrarea unei memorii scumpe, dar și pentru a glorifica și propaga faptele frumoase ale regeneratorului Școalei de Poduri și Sosele.

Credem, Domnule Ministru, că nu este loc mai nemerit pentru așezarea acestui monument de cât chiar localul școalei.

*Sub-semnații însărcinați de colegii noștri, foști elevi ai școalei, spre a constitui Comitetul executiv, vă rugăm să bine-voiți a ne da autorizațiunea de a ridica bustul regretatului nostru Director și profesor **George I. Duca** în curtea de onoare a Școalei Naționale de Poduri și Sosele.*

Bine-voiți etc.

p. conformitate,

(ss) **Ivănescu.**

A P E L

CATRE

INTREGUL PERSONAL AL C. F. R.

Moartea lui *Gheorghe Duca* a cauzat în întregul personal al Căilor Ferate un profund sentiment de întristare și de regrete.

Viu comentată în toate cercurile personalului nostru, pretutindeni s'au manifestat același sentiment de sublimă recunoștință pentru acela care în timpul cât ne-a condus, n'a fost însuflețit, față de personal, de cât de un singur gând, de o singură preocupare, ridicarea nivelului său educativ și a stărei lui materiale.

Venit în Martie 1888 ca Director General al Căilor Ferate, *Gheorghe Duca* elaboră și făcu să se decreteze deja în 1/7—1888 statutele Cassei de pensiuni; și în 1/4—1889 statutele Cassei de ajutor.—Fondă la 1/5—1889 Școala froebeliană și în 16/4—1889 instituțiunea Magazinului de consum.

Creă Școala de tracțiune în 20/2—1890, Școala de întreținere în 12/12—1892 și Școala de manipulație în 18/3—1893.

În fine, chiar din anul 1892, formulă printr'un memorabil raport marele nevoi de îmbunătățiri de care administrația noastră avea nevoie, printre care și cea mai de căpetenie, se cuprindea modificarea legii din 1883, pentru îmbunătățirea stărei materiale a întregului personal; și dacă împrejurările nu au permis realizarea acestei reforme sub direcția sa, totuși a avut satisfacția să vadă că opera sa nu a fost dată uitărei și că îmbrățișată cu căldură de actualul Director General, ea a devenit o realitate.

Fapte atât de umanitare ca ale lui *Gh. Duca* sunt rare și de aceia ele rămân, se întăresc și cresc.

Cu cât timpul trece, cu atât efectele lor folositoare se înmulțesc; sentimentele generoase și recunoscătoare prind rădăcini chiar în inimile cele mai puțin calde și fără voie gândul se poartă către neuitatul bine-făcător.

Câte foloase nu a tras întregul personal de la aceste înțelepte și umanitare acțiuni. — Câți funcționari și lucrători în neputință de a munci, fie din cauză de bătrânețe, fie din cauze nenorocite, nu'și ved astăzi existența materială asigurată. — Câte familii scăpate din adevărată miserie, grație funcționării Casselor de pensii și ajutor, nu vor fi bine-cuvântând memoria lui *Gh. Duca*.

Dar calitățile lui *Duca* ca administrator al drumurilor de fer nu se mărginesc aici. Om de mare caracter, drept, energic, hotărîtor în circumstanțele cele mai grele, neobosit la lucru, de o inteligență vie cu totul superioară, domina mai pre sus de toți cu o autoritate ce insufla un adevărat respect și admirațiune.

Neuitată va rămânea figura sa printre cei ce au lucrat lângă dînsul, în momentele grele, în timpul dislocărilor de trupe și mai ales în epocile de mare aglomerațiune de cereale; întîiul la lucru, ultimul la repaos, vesel, bine-voitor, încurajând pe toți, sigur de reușită, încrezător în sentimentul de datorie și în inteligența personalului său.

Neuitate vor rămâne de sigur și îmbunătățirile aduse în diferitele ramuri ale administrației, căci numai lor se datoresc imensele progrese realizate în ultimi ani. — E de ajuns să cităm:

Inființarea a șapte-spre-zece stațiuni noi pe liniile vechi, în scop de a înlesni atât comerțul cât și serviciul, printre care numai Burdujeni și R.-Sărat au costat mai bine de 3 milioane lei; peste 24 de gări sporite; unele din ele precum: P.-Olt, Titu, Buzău, Brăila, Barboși, Tecuci și Mărășești, costând mai multe milioane, au fost complet prefăcute.

Introducerea gărilor de triagiu din Brăila și Barboși.

Inceperea construcțiunei de cale dublă între București și Ploești.

Introducerea aparatelor de manevră centrală, a acelor și semnalelor prin gări pentru împuținarea accidentelor de trenuri.

Intărirea liniei prin prefacerea a unui însemnat număr de poduri și podețe și prin o mai abondantă întrebuințare de balast și traverse.

Obținerea creditului de 29 milioane pentru construirea unei gări centrale de călători în București, pentru construirea unui local necesar administrațiunei centrale, a unei gări sistematice de mărfuri în București și pentru construirea unor ateliere mari de mașini și vagoane în București și Iași.

Dublarea aproape a parcului de mașini și vagoane găsit la venirea sa.

Crearea fondului de rezervă, din care să se poată face unele îmbunătățiri și instalațiuni noi, fără a se mai recurge la cereri de credite și în special pentru a se construi încetul cu încetul locuințe pentru personal în gările lipsite de centruri populate și altele. E de ajuns a se spune că *Duca* în acest timp a putut executa lucrări de îmbunătățiri de peste 50 milioane credite extra-ordinare peste sumele prevădute de bugetele anuale.

Apoi în altă ordine de idei, o serie de alte măsuri înțelepte pentru a protege agricultura, comerțul și industria în genere și pentru a înlesni călătoriile; precum construirea a unor imense suprafețe de șoproane pentru protegierea de intemperia cerealelor depuse prin gări, reducerea taritelor prin înmulțirea tarifelor speciale și excepționale și reducerea radicală a tarifului de călători și bagage, combinată de înmulțirea trenurilor de călători.

În fine tot lui *Duca*, între alte măsuri administrative, luate (între care vom cita în treacăt înființarea Tipografiei C. F. R. în 1893) se datorește și organizarea actuală a serviciilor exterioare prin crearea diviziunilor de întreținere în Decembrie 1889 și a inspecțiunilor de tracțiune în cursul anului 1890.

Precum se vede o viață de 8 ani de gândire, de muncă de preocupare neîntreruptă și de roade bine-făcătoare.

Dar *Duca* același a fost înainte de a veni la drumurile de fier, același și după ce ne a lăsat, adică, mare, înțelept și aprig muncitor pentru propășirea patriei pe calea progresului.

Organisator al Școalei naționale de Poduri și Șosele, conducătorul uneia din cele mai mărețe lucrări de artă din țară, portul Constanța, de care a fost preocupat până în ultimul moment în care și-a dat sfârșitul, *Duca* trecea de asemenea drept sfătuitorul cel mai luminat prin cercurile înalte administrative ale țerei, el era cunoscut și apreciat la justa lui valoare în lumea tehnică Europeană și trecea drept unul din cei mai valoroși membri ai congresului internațional de căi ferate.

Prin moartea lui, țara pierde o forță vie de progres, o ilustrațiune printre cei mai de căpetenie fii ai sei; și așa se și explică puternicul curent de regrete ce a coprins pe toți ai drumurilor de fier la auzul morței sale.

În impunătorul cortegiu care a însoțit scumpele lui rămășițe la locașul de vecinică odihnă, în inima fie-căruia se simția aceeași întristare, în sufletul fie-cărui ardea aceeași dorință comunicativă de a se manifesta printr'o dovadă de recunoștință către acela a cărei memorie în veci va fi venerată.

Interpret al acestui sentiment unanim ce nu se putea stăpâni, un numeros grup de funcționari mici și mari s'au adunat chiar în seara înmormântărei și au hotărât ca să se aleagă imediat un comitet, care în numele întregului personal să aducă la bun sfârșit opera destinată de a perpetua printr'un semn durabil, memoria fostului nostru Director General *Gh. Duca*.

Îată rezoluția acestei generoase și spontanee manifestări :

PROCES-VERBAL

«Sub-semnații funcționari ai Căilor Ferate Române, întrunindu-ne astăzi Joi 29 Iulie și 10 August 1899 în localul Societății politehnice din Capitală, după ce am petrecut la vecinul locaș rămășițele pământești ale neuitatului Director *G. I. Duca* și chibzuind că este de a noastră stintă datorie «a eterniza memoria acestui luminat și aprig muncitor pentru propășirea scumpei noastre patrii, am luat în desbatere următoarele :

1) Funcționarii Căilor Ferate Române să se cotoiseze între ei și să ridice pe mormântul neuitatului «lor Director General *G. I. Duca* un monument.

«Pentru acest scop se alege un comitet compus dintr'un Președinte, un Casier, un Secretar și doi membri, care va aduna cotisațiunile și va face toate demersurile cuvenite ca monumentul să fie «gata la 26 Iulie st. v. 1900.

2) Când comitetul va aduna fondurile și toate elementele necesare, va supune lucrarea sa unui «comitet superior, compus din toți șefi de serviciu, sub președinția Direcțiunei Generale.—Ambele comitete vor decide în ultimul resort.

«Propunerea a fost primită prin aclamațiuni și s'a ales următorul comitet :

«D-nii Alexandru Cottescu ; N. S. Poenaru ; Mihail Constantinescu ; Petre Pop Pascanu și George «Popovici.

«De cele ce preced am dresat prezentul proces-verbal, dându-se în păstrarea comitetului».

(Urmează numeroasele semnături.)

Primind această pioasă însărcinare, comitetul face un călduros apel la tot personalul mic și mare, cu convingerea asigurată, că fie-care va da obolul său, în raport cu mijloacele sale, pentru a aduce la bun sfârșit frumoasa operă ce întreprindem.

Comitetul recunoaște că pentru unii a contribui, revine a sacrifica ; dar cu atât mai mult opera întreprinsă va fi mai meritoasă și va onora pe subscriitorii.

Prin săvârșirea acestei opere se va afirma odată mai mult că printre funcționarii Căilor Ferate, domnește un puternic spirit de solidaritate, că personalul Căilor Ferate formează un corp de elită în țara noastră. animat de nobilul sentiment al recunoștinței și al venerațiunei și că e destul de puternic ca prin el însuși să fie în stare să ridice un monument demn de acela care timp de 8 ani, 'i-a administrat cu inimă, cu înțelepciune și cu virtute.

Monumentul cată să fie cu atât mai impunător, cu cât *Duca* după 30 de ani de muncă rodnică pentru țară și de ocupațiuni de înalte funcțiuni în administrațiunile statului, rămăsese cu totul sărac.

Comitetul nădăjduște că nu va fi greu de a se aduna cele 50 la 60 mii lei necesari unei asemenea întreprinderi și va lansa imediat prin serviciile de care fie-care depinde, listele de subscripțiune.

Pentru ușurarea achitărei, cu autorisațiunea Direcțiunei Generale, sumele subscrise se vor reține prin listele de plată în una, două sau chiar cinci rate lunare, după cum fie-care subscriitor va bine-voi a scrie în coloana observațiuni, modul de achitare.

Președintele Comitetului : Al. Cottescu

Casier : N. S. Poenaru

Secretar : Petre P. Pașcanu

Membrii { *M. Constantinescu*
 { *G. Popovici*

MINISTERUL CULTELOR SI INSTRUCTIUNEI PUBLICE

PUBLICATIUNE

La licitațiunea ținută la 26 Iulie a. c. la Prefectura de Brăila, pentru aprovizionarea lemnului de foc necesare în iarna 1899—1900 Liceului Clasic și Real, nepresintându-se concurenți, se aduce la cunoștința doritorilor că se va ține o altă licitație la aceeași Prefectură în ziua de 6 Septembrie a. c., orele 11 a. m.

Condițiunile sînt aceleași din publicațiunea No. 18900 inserată în Monitorul Oficial No. 281 din 23 Martie (4 April) 1899.

La licitațiunea ținută în ziua de 12 Iulie a. c., în localul Școlii Normale de Institutore din București pentru vîndarea obiectelor de ferărie scose din us de la acea școală neobținându-se un preț avantajos, se publică spre cunoștință generală, că în ziua de 5 August a. c. orele 11 a. m., se va ține o nouă licitație publică orală,

în localul acelei școli, strada Icoanei, pentru vînzarea obiectelor arătate în Monitorul Oficial No. 71 din 29 Iunie a. c.

Licitațiunea ținută la 30 Iulie a. c. pentru închirierea locului de pe Bulevardul Elisabeta și Strada Gutenberg ce este proprietatea acestui Minister, ne dînd rezultate satisfăcătoare se aduce la cunoștința doritorilor că se va ține o nouă licitațiune în ziua de 24 August 1899, ora 11 a. m., în localul Ministerului (Serviciul Construcțiunilor) din strada Diaconeselor.

Condițiunile sînt aceleași din Publicațiunea No. 45063 inserată în Monitorul oficial No. 80 din 20 Iulie (1 August) 1899 cu specificare că pe acest loc viran nu există nici o casă și că închirierea se va ține prin strîgări începînd de la prețul de lei 1200.

ATELIER

PENTRU

CONSTRUCȚIUNI DE FIER

F. WEIGEL

BUCURESCI

42, STRADA SFÎNȚII APOSTOLI, 42

Efectuează orî-ce lucrare de fierărie precum: grilaje, ferestre, scări, pavilione verande, sere de flori, marchise, magazine sistematice pentru cereale, construcțiuni pentru hale; învelitoare cu tablă de fier ondulată, zincuită, etc.

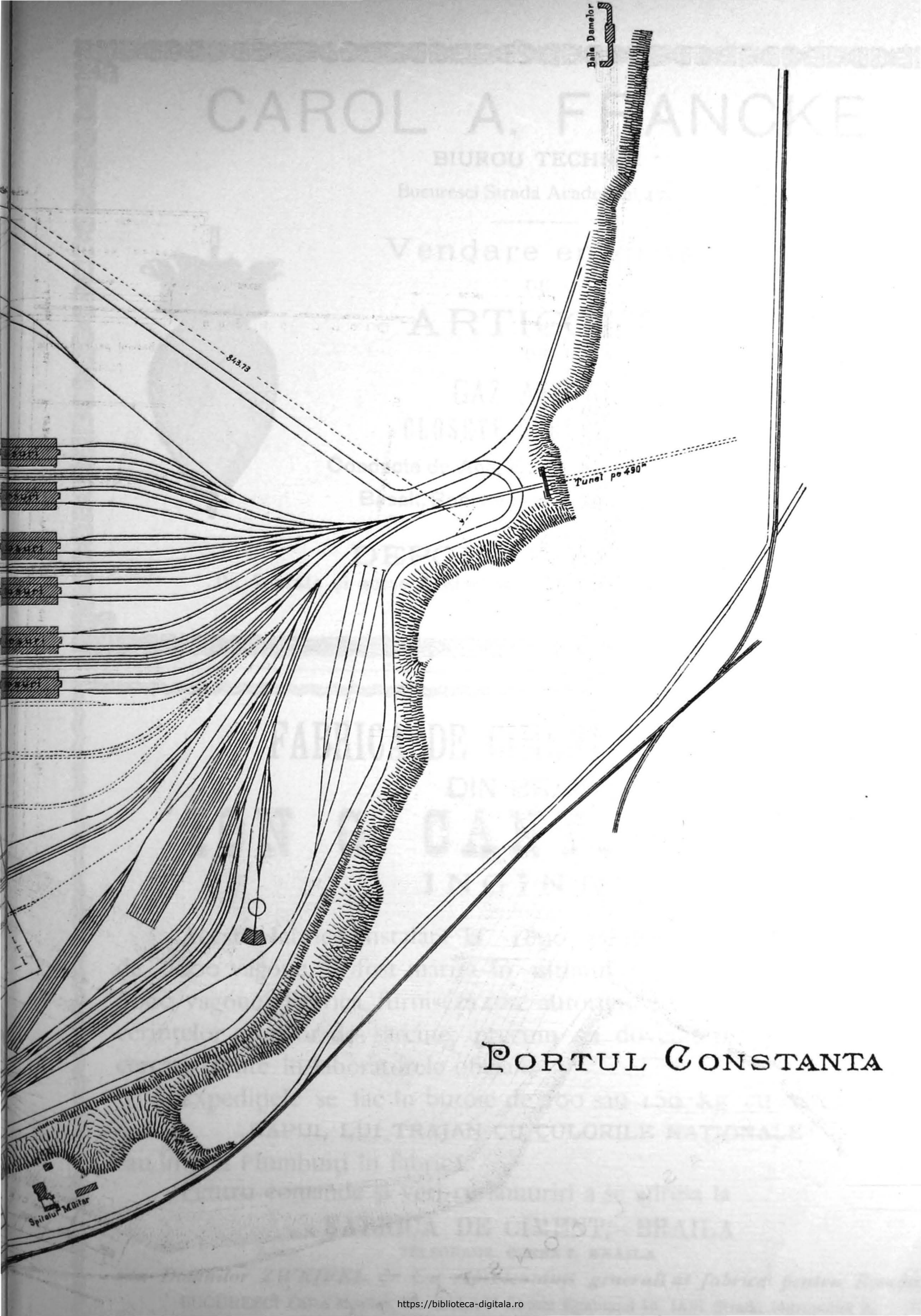
SPECIALITATE DE OBLONE DE OȚEL

(JALUSELE) ȘI LUCRARI ARTISTICE

SE FAC PLANURI ȘI DEVISE DUPĂ DORINȚA



Portretul D-lui G. I. DUCA se află de vîndare la Tipografia Curții Regale, F. Göbl Fii, str. Regală No. 19.



PORTUL CONSTANTA

CAROL A. FRANCKE

BIUROU TECHNIC

București Strada Academiei, 47.

Vendare en gros

DE

ARTICOLE

DE

GAZ AERIAN
CLOSETE ENGLEZESTI,

Conducte de Apă, Băi, Tuburi de Fer și de
Basalt, Robinete de Alamă, etc. etc.



DEPOU COMPLECT

De Aparate și accesorii Electrice, Dynamuri, Ventilatoare, etc. etc.

Preț curent se trimite la cerere.

FABRICA DE CIMENT PORTLAND

DIN BRAILA

ION G. CANTACUZINO

INGINER

Acésta fabrică instalată la 1890 pentru o producțiune anuală de 2000 vagóne, a fost mărită în ultimul an producând acum anual 3000 vagóne, Fabrica furniséză tóte autoritățile și garantăm îndeplinirea cerințelor caetelor de sarcine, precum s'a dovedit prin numărósele încercări făcute în laboratórele oficiale.

Expedițiile se fac în butóie de 200 sau 150 Kg. cu marca fabriciei:

„CAPUL LUI TRAJAN CU CULORILE NAȚIONALE“

sau în saci Plumbuiți în fabrică.

Pentru comande și veri-ce lămuriri a se adresa la

FABRICA DE CIMENT.—BRAILA

TELEGRAMS: **CIMENT, BRĂILA**

sau Domnilor **ZWEIFEL & C-a** reprezentanți generali ai fabriciei pentru România

BUCURESCI Calea Moșilor 31. GALAȚI Strada Egalității 46. IAȘI Strada Mitropoliei 2.

Feriți'vă de imitațiuni

UNICUL DEPOSIT PENTRU TOATA ROMÂNIA

SOBE CALORIFERE BELGIANE

Din renumita fabrică (GODIN) din Paris și Bruxelles.

Recunoscute ca cele mai practice și igienice din punct de vedere al construcțiunei și al sistemului lor de ventilațiune, sunt recomandate prin certificate de către D-nii Dr. *Theodor Măldărescu, Varlan*, etc. Acest sistem a fost aprobat și introdus la onor. Direcțiune C. F. R. și onor. Minister de interne. Pentru a înlesni publicului cumpărarea unei sobe bune, am redus prețurile cum urmează.

Sobe No. 1 încălzind 100 Metrii cubi Lei 16

" 2 " 160 " " " 24

Tot în aceste proporții s'a redus prețurile la tot depositul nostru de sobe.

La vechiul magazin de lămpi (fondat 1868).

M. LITTMANN S-sor J. VAPPNER.

No. 61 Calea Victoriei (Vis-a-vis de Episcopiei).

Fabrica de cărămizi sistematică și cariere de Nisip și Pietris

MAXIMILIAN TONOLLA

ȘOSEAUA ȘTEFAN CEL MARE

SE GĂSESC PERMANENT ÎN DEPOSITUL FABRICEI

CARAMIZI OBICINUITE

Cărămizi presate pentru zidărie <i>aparentă</i>	27×13×7 1/2
" " " " jumătăți.	13×13×7 1/2
" " " " sferturi	6 1/2×13×7 1/2
" dublu " " "	27×13×7 1/2
" " " stâlpuți <i>resistenți</i>	27×13×6
" " găurite pentru zidărie <i>ușoare</i>	25×13×6
" " pentru zidări <i>obiceinuile</i>	27×13×7 1/2
" de mână " " "	27×13×7 1/2

CARAMIZI SPECIALE

Cărămizi cioplite pentru cornise două feluri (cioplitura 5 c. m. sau 7 cm.)	27×14×7 1/2
" " lungi pentru cornise	45×13×7 1/2
" " " " "	50×13×7 1/2
" drepte " " "	50×13×7 1/2
" rotunde pentru stâlpuți diametru.	0,25
" " " " "	0,30
" " " " "	0,35
" pentru puțuri și hasnale	0,35
" " " " "	1,25—1,50
" subțiri pentru pardoseli în poduri	27×13×4 1/2
" pentru coșuri de ori-ce 'nălțime rotruge și 8 colțuri.	
"  pentru pavajuri și rigoluri precum și jumătăți	15×15×5
* Tigle pentru acoperișuri,	

TOATE ÎN GENERAL ARSE NUMAI ÎN CUPTOARE SISTEMATICE. Alte cărămizi speciale se execută după comandă în cel mai scurt timp. NISIP și PIETRIS pentru beton, Mozaic grădini etc. se transportă dupe cerere la domiciliu

TELEFON

Adresa telegrafică „Fabrica TONOLLA București”

TELEFON

FABRICI DE VAR HYDRAULIC SUPERIOR

DIN

COMARNIC, PODU-LUNG ȘI BREAZA

FABRICI DE VAR ALB

DE

MURFATLAR ȘI CONSTANTA (Dobrogea)

cele mai importante din țară

ALE

d-lor ERNEST MANOEL & OBLED

Pentru informațiuni și comenđi a se adresa :

la : **Fabrică**, gara Comarnic.

la : **Biuroul nostru central**, București, strada Regală No. 19.

sau : d-lor **T. Zweifel & C.**, reprezentanții noștri generali, București.

Pentru Dobrogea :

la Sucursala din Constanța, girată de d-nul **Costi Marcandonato**, strada Romană No. 25, Constanța.

Prețurile cele mai reduse

TIPOGRAFIA
EFFECTUEAZA

CARTI ȘCOLASTICE ȘI DIDACTICE
FACTURI, CECURI

BILETE DE NUNTĂ

JURNALE IN ORICE LIMBA
CĂRTI DE VISITĂ

REGISTRE DE TOT FELUL

*Deviza stabilimen-
tului este
acurateța, esacti-
tatea și
prețuri
Moderate*

TIPOGRAFIA

F. GÖBL
19, STRADA REGALA 19,
BUCURESCI

CURTII REGALE



ATELIER

DE

LITOGRAFIE

EFFECTUEAZĂ

Conturi, Adrese, Memorande

ETICHETE

Diplome și Bonuri in una sau
mai multe culori

LUCRĂRI GEOGRAFICE

PLANURI

Diferite Autografii și Foto-litografii

ATELIER DE LEGĂTORIE

*Recomandă Atelierul său pentru
tot felul de lucrări delegatorie.*

Registre, Broșuri, Planuri de moșii și Hârtie
de lipit pe pânză, etc.

ATELIER DE STEREOTIPIE



